This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

PURCHASED WITH A GRANT FROM

THE ANDREW W. MELLON FOUNDATION

LAW LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF VIRGINIA

A 5333
A 23126

DU
COMMERCE DE BELGIQUE

A PROPOS DE

L'AFFRANCHISSEMENT DE L'ESCAUT,

PAR

AUGUSTE PARENT,
SECRÉTAIRE DE LÉGATION DE SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES.

BRUXELLES,
EMM. DEVROYE, IMPRIMEUR DU ROI,
40, RUE DE LOUVAIN, 42.

1863

DU COMMERCE DE BELGIQUE

A PROPOS DE

L'AFFRANCHISSEMENT DE L'ESCAUT.

DU

COMMERCE DE BELGIQUE

A PROPOS DE

L'AFFRANCHISSEMENT DE L'ESCAUT,

PAR

AUGUSTE PARENT,

SECRÉTAIRE DE LÉGATION DE SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES.

BRUXELLES,

EM. DEVROYE, IMPRIMEUR DU ROI,

40, rue de Louvain.

—

1863

U.V.A.

JAN 29 1992

LAW LIBRARY

OCEANS
13.62
.S32
.P2283d

INTRODUCTION.

Un acte international important, le rachat du péage de l'Escaut, vient de consolider l'œuvre si grande de 1830 et de placer le commerce de la Belgique dans une situation toute nouvelle.

Le traité de Londres de 1839, en effet, qui garantit l'indépendance de notre pays, créa, pour l'Escaut, un régime tout à fait spécial, inconnu jusqu'alors dans les annales maritimes.

L'accès de ce fleuve restait libre, mais son usage était soumis à un droit; la nation qui garde les bouches de l'Escaut, devenait impuissante à en interdire l'entrée, mais chaque navire qui jouissait

de cette émancipation relative était passible d'une taxe; le péage existait, il est vrai, mais toutes les précautions étaient prises pour empêcher qu'il ne dégénérât en une occasion d'entraves pour la navigation; ainsi, le droit établi en faveur des Pays-Bas ne pouvait être perçu qu'en Belgique même, mais par des agents néerlandais.

En réalité, la jouissance de l'Escaut était attribuée au commerce du monde et garantie au profit de la Belgique, mais moyennant un tribut payable par toutes les nations faisant le commerce avec ce pays.

L'intérêt du commerce inspira à la Belgique une grande et féconde mesure : le traité de Londres porte la date du 19 avril 1839; dès le 2 mai, le Gouvernement proposa aux Chambres législatives un projet de loi ayant pour objet de faire rembourser, par l'État belge, le péage établi en faveur des Pays-Bas; cette loi, votée par la Chambre des Représentants, le 18 mai, par le Sénat, le 30 mai, fut promulguée le 5 juin 1839, et des conventions particulières intervenues directement entre les deux pays réglèrent plus tard le mode de payement de la taxe par la Belgique.

La suprématie reconnue au profit des Pays-Bas ne se manifesta donc pas envers les pavillons des diverses nations; elle ne s'exerça, en fait, qu'à l'égard et au détriment de l'État belge.

Tous les ans, par suite de l'extension du mouve-

ment maritime, le tribut augmenta dans des proportions considérables. En 1840, le sacrifice supporté de ce chef par le trésor belge ne s'élevait qu'à 612,313 francs; en 1861, il avait atteint le chiffre de 2,184,105 francs.

Cependant les relations entre les Pays-Bas et la Belgique devinrent de jour en jour plus nombreuses, plus suivies, plus amicales : divers traités de commerce et de navigation furent successivement conclus entre les deux pays; un prince belge alla présenter ses hommages à la Cour de La Haye et la Brabançonne le salua sur la terre des Nassau; les souverains des deux États se rapprochèrent et de royales poignées de main furent cordialement échangées à Liége, aux applaudissements de la Belgique entière; des voies de communication de diverses natures facilitèrent les rapports des deux peuples; pas de fêtes, pas de joies, mais pas de douleurs non plus dans l'un ou l'autre pays, qui ne devinssent des occasions de fraternisation : une catastrophe terrible frappa un jour la Néerlande avec une soudaineté effrayante, et le cri de détresse des provinces submergées alla, en Belgique, remuer tous les cœurs. Jamais plus remarquable élan de charité ne signala les anciennes provinces méridionales, et les secours destinés aux familles éprouvées s'expédièrent avec une spontanéité telle, qu'on oublia qu'ils eurent à franchir des frontières.

Les traces des événements qui avaient amené une séparation violente avaient donc bien réellement disparu et les deux nations, faibles peut-être dans leur isolement réciproque, devenaient fortes devant l'Europe par l'oubli complet du passé et par leur union franche, intime et sympathique.

Un seul vestige des anciens dissentiments avait survécu et projetait toujours son ombre sur les relations entre les deux pays : nous avons nommé le péage de l'Escaut. Cette reconnaissance de la suprématie des Pays-Bas, en présence surtout de l'affranchissement du Sund et des Belts, ne pouvait plus se justifier que par des considérations politiques désormais elles-mêmes sans justification.

La taxe frappée sur la navigation de l'Escaut devait donc disparaître, mais il fallait arriver à sa suppression à l'amiable, sans froissement, c'est-à-dire par voie de rachat, en remplaçant la redevance de tous les ans par un capital équitablement fixé ; dans ces conditions, l'abolition du tribut devait rapprocher plus intimement encore et les deux gouvernements, et les deux peuples.

Un semblable acte, pour lequel l'intervention de toutes les puissances maritimes était indispensable — puisque la Belgique voulait réclamer leur participation pécuniaire au rachat — devait avoir pour notre pays cette autre conséquence heureuse que, par des traités solennels et par une convention générale, à laquelle tous les Cabinets auraient à

coopérer, l'œuvre de 1830, c'est-à-dire l'émancipation politique et l'indépendance de la Belgique, recevait une consécration nouvelle, non plus seulement de la part des grandes puissances signataires du traité de 1839, non plus seulement de la part des divers pays de l'Europe, mais devant les États du monde entier.

C'est ce résultat immense, incalculable, qui vient de couronner les laborieux efforts du gouvernement et de la diplomatie belges.

Nous nous proposons d'écrire, à larges traits, l'histoire de ce grand travail, l'histoire de l'émancipation de l'Escaut, cette artère vivifiante du pays le plus industriel du continent.

Cette première tâche accomplie, nous nous efforcerons d'en remplir une autre.

Pour obtenir la participation pécuniaire des divers États maritimes dans le rachat de la redevance due à la Néerlande, le Cabinet de Bruxelles devait leur offrir des avantages, des compensations.

Les uns et les autres profiteront encore au commerce et à la navigation du pays; ils sont conformes aux principes de cette liberté commerciale et maritime, objet constant, depuis quelques années surtout, des aspirations des peuples civilisés.

C'est ainsi qu'à titre de concession réciproque, la Belgique a été amenée à dégrever, à leur entrée

dans ses ports, les navires des pays qui participent au rachat du péage, de la totalité du droit de tonnage perçu au profit du trésor belge, d'une partie notable des frais de pilotage et d'une portion des frais de port payés à la caisse communale d'Anvers.

L'ensemble de ces divers dégrèvements est tel que les conditions de la navigation sur l'Escaut, comparativement à celles qui régissent les diverses voies navigables du continent européen, ne peuvent plus être, comme par le passé, une cause d'infériorité pour la métropole commerciale de la Belgique.

Anvers, grâce à l'affranchissement complet de l'Escaut, prendra rang à l'avenir parmi les ports maritimes où le commerce rencontrera et le moins d'entraves, et la plus grande hospitalité.

Il ne saurait échapper dès lors à personne que des faits d'un semblable ordre, bien appréciés, mis à profit avec intelligence, portent en germe la régénération du commerce belge et méritent d'être salués comme l'aurore d'une nouvelle ère pour notre pays.

Seulement pour que le commerce, l'industrie et la navigation puissent recueillir tous les fruits que doivent produire les grandes mesures qui ajoutent une page bien glorieuse aux annales déjà si honorables de notre jeune nation, il est nécessaire que tous ceux qui y prennent intérêt redoublent d'efforts et fassent tous les sacrifices que comporte une situation si bien faite pour assurer à jamais

la splendeur commerciale et industrielle de la Belgique.

Cette situation toute nouvelle, conséquence des derniers traités avec la Néerlande, impose, tant au gouvernement qu'au commerce lui-même, de grands, d'impérieux devoirs; nous les dirons avec franchise et loyauté.

Il ne suffit pas, en effet, dans une matière aussi grave, de conquérir, il faut surtout savoir profiter de la brillante conquête que vient de faire notre diplomatie.

Le commerce belge a manqué souvent d'initiative; il a vécu au jour le jour, dans l'indifférence et le découragement; l'esprit d'association, ce levier puissant et sans lequel les entreprises les plus sérieuses deviennent impossibles, ne préside pas assez souvent, dans notre pays, à l'organisation des affaires : le commerce doit se faire moins circonspect, plus résolu. L'idée de suite dans les tentatives qui ont été faites pour relever le commerce de son infériorité a fait également défaut; plusieurs entreprises importantes, et qui eussent donné des résultats si l'on avait pu y persévérer, ont été abandonnées presqu'au moment où elles étaient commencées; il en est résulté des hésitations fâcheuses et qui ont pesé sur la marche générale des affaires. Il faut, par quelques bonnes mesures, par quelques affaires solidement organisées, détruire les dernières traces de ces erreurs du passé.

Le gouvernement peut puissamment contribuer à faire atteindre ce résultat; suivant l'exemple de tous les pays maritimes et commerciaux, il doit ses encouragements, son concours efficace aux entreprises utiles et fécondes, au moins pour les aider à passer leurs premières années, années de lutte, d'épreuves et de sacrifices.

En affaires, comme en politique, la devise nationale : *l'Union fait la Force* restera une vérité pratique; qu'on l'applique en Belgique pour la régénération du commerce et de la navigation, et les résultats heureux ne se feront pas attendre.

Avons-nous un titre quelconque pour traiter une matière aussi grave et pouvons-nous intervenir avec quelque fruit dans un débat de cette portée?

Sans hésiter, nous répondrions négativement à cette double question, si nous ne savions que, pour la solution de semblables problèmes, les moindres lumières peuvent ne pas être tout à fait inutiles; notre désir ardent de rendre service au pays nous guidera dans notre œuvre et nous inspirera.

Quel encouragement puissant et quel énergique stimulant ne trouvons-nous pas, d'ailleurs, dans les paroles suivantes qui terminent un discours prononcé au Sénat, le 24 décembre 1858, par Son Altesse Royale Monseigneur le duc de Brabant!

Le prince qui s'occupe, avec une prédilection constante, des questions dont la solution peut influer

sur la prospérité matérielle du pays, avait fait ressortir les avantages que notre commerce et notre industrie pourraient retirer des événements, à la suite desquels venaient de tomber les barrières qui séparaient la Chine, la Cochinchine et le Japon du reste du monde. Son Altesse Royale avait indiqué une série de mesures qui semblaient devoir être employées pour assurer ces avantages à la Belgique.

Voici les dernières phrases de ce discours remarquable :

« S'il m'était permis d'émettre un vœu avant de « terminer, j'inviterais tous ceux qui tiennent au « progrès de notre commerce et de notre industrie « à s'unir dans une vaste association, à fonder un « congrès des intérêts matériels, afin de rechercher « et de discuter les mesures les plus propres à « tirer tout le parti possible de nos innombrables « ressources naturelles, du courage et de l'habileté « de nos ouvriers, de l'instruction et de l'intelli- « gence de nos industriels et enfin de cette immense « force d'expansion, qui peut faire de nous un des « peuples les plus producteurs de la terre.

« Cette invitation, je l'adresse à tous les partis, « à toutes les classes de la société et aussi à cette « génération venue au monde depuis la proclama- « tion de notre indépendance, avec laquelle je « vivrai et qui sera appelée, la première, à recueillir « les fruits des principes que nous poserons et « ferons triompher. »

C'est sous les auspices de ces paroles si encourageantes que nous osons abriter cette œuvre, notre premier essai dans une voie où des intentions patriotiques et des aspirations honnêtes seront, nous en avons la confiance, des excuses capables de suppléer à notre insuffisance.

CHAPITRE PREMIER.

La prospérité d'Anvers, vers le milieu du XVIe siècle, avait atteint des proportions tout à fait extraordinaires. Il n'est pas un historien belge qui ne s'étende avec fierté sur la splendeur exceptionnelle du commerce à cette époque.

« Anvers formait comme le centre du négoce; « un relevé du mouvement commercial de cette « ville, vers le XVIe siècle, porte à deux mille cinq « cents le nombre des navires que l'on y voyait « souvent réunis dans l'Escaut. L'Angleterre, « l'Espagne, le Portugal, étaient la destination ordi- « naire de ces bâtiments. Les deux dernières contrées « surtout, brusquement enrichies par la conquête « des Indes et d'une partie de l'Amérique, mais

« dépourvues de manufactures et d'industrie, tiraient « de nos provinces jusqu'aux meubles et ustensiles « de ménage. Telle était quelquefois la richesse des « cargaisons expédiées pour ces pays, que les « marchandises de treize bâtiments enlevés par des « corsaires français, furent estimées 500,000 écus « d'or. Anvers recevait chaque semaine des pro- « vinces wallonnes et du nord de la France, deux « mille grandes voitures de roulage, pesamment « chargées, et il n'y avait, pour ainsi dire, aucun « point de la Belgique qui ne ressentît les effets de « cette activité et de cette circulation [1]. »

Cette situation prospère ne dura pas ; les événements politiques qui bientôt affligèrent notre pays, le siége d'Anvers entre autres, ralentirent le mouvement commercial qui finit par devenir à peu près nul. La ruine matérielle du pays fut consommée, après l'administration du duc de Parme, par les vingt-quatre années de guerre qui s'écoulèrent encore entre la capitulation d'Anvers et la première trève avec les provinces septentrionales. Pendant ces vingt-quatre années, l'Escaut était rigoureusement bloqué par les navires de Hollande et de Zélande, montés en partie par nos propres marins. Le commerce perdit jusqu'au dernier reflet de sa grandeur.

Quelques années de trève entre l'Espagne et les

[1] Moke, *Histoire de Belgique.*

Pays-Bas firent renaître l'espoir dans tous les cœurs ; sous le règne d'Albert et d'Isabelle, une reprise notable se remarqua dans les transactions et dans les transports, mais, après la mort d'Albert, la guerre recommença plus acharnée et plus ruineuse.

Le 5 juin 1648, intervint le traité de Munster ; la république batave, après avoir mis un terme, par des efforts héroïques, à une longue série de luttes, réussit non-seulement à faire reconnaître son indépendance, mais à dicter elle-même ses conditions à l'Espagne et à les imposer ; la Belgique affaiblie dut subir la loi du vainqueur.

Ce traité décrétait la ruine de notre commerce ; il portait, à son art. 14, la disposition que voici :

« Les rivières de l'Escaut, comme aussi les « canaux du Sas, du Swyn et autres bouches de mer « y aboutissant, seront tenues closes du côté des « Seigneurs États généraux. »

Les effets désastreux de ce traité ne se firent point attendre : nous avons dit la splendeur d'Anvers vers le milieu du XVIe siècle ; en 1659, le chiffre de la population de cette ville était tombé déjà à cinquante-trois mille neuf cent seize habitants, et, en 1678, la décadence était si complète, que plus de douze cents maisons y étaient inoccupées.

Cependant de grands événements s'accomplissent : Philippe II meurt ; une autre dynastie règne sur les provinces belges ; les guerres de Louis XIV occupent l'Europe ; en 1715, une nouvelle paix, la

paix d'Utrecht, est conclue, mais la situation de l'Escaut reste la même ; le principe de la fermeture du fleuve est consacré une fois de plus par le traité des Barrières prescrivant, à son art. 20, « que le « commerce des Pays-Bas autrichiens et tout ce qui « en dépend restera sur le pied établi par le traité « de Munster, en 1648, qui est confirmé. »

Vainement la Belgique s'efforce-t-elle de se soustraire à cette clause de ruine et de mort : on forme le projet de creuser un canal entre Anvers et Ostende par Malines ; l'ouvrage est commencé sur divers points et déjà l'œuvre entreprise avance avec une certaine rapidité, aussitôt une guerre menace d'éclater pour empêcher le canal de s'achever et cette menace a pour résultat de faire avorter l'entreprise. Ostende cherche à conquérir la brillante position perdue par Anvers ; des relations s'établissent entre ce port et le Bengale, plusieurs bâtiments amènent de riches cargaisons ; en 1723, s'érige à Ostende une compagnie des Indes ; le capital fixé à six millions de florins est souscrit en deux jours, le commerce belge va revivre, prospérer, mais la Hollande s'inquiète, s'agite, proteste ; elle signale, de concert avec l'Angleterre, la prétendue violation du traité ; la France, l'Espagne appuient ces réclamations, et, le 22 juillet 1731, la Compagnie ostendaise est dissoute.

Le régime onéreux imposé à l'Escaut n'est cependant pas supporté avec patience et résignation, on

sent que la délivrance approche ; l'empire de l'idée tend insensiblement à remplacer l'empire de la violence ; bientôt succédera au principe de la force, le principe de la liberté.

Entraîné par le travail incessant qui, dès cette époque, poussait les peuples vers une émancipation radicale, Joseph II fait une tentative nouvelle, en 1783, pour affranchir le commerce belge ; par son ordre, un brick, équipé à Anvers, fait voile vers la mer ; il doit braver les forts et la croisière des Hollandais ; le navire arbore le pavillon impérial et bien des espérances se rattachent à cette entreprise, peut-être téméraire. Les espérances ne durent pas longtemps ; à peine le navire est-il arrivé devant Saftingen que les batteries hollandaises l'arrêtent au passage et qu'il tombe entre les mains des ennemis. Joseph II fait de grandes menaces et l'Europe s'en alarme pendant un moment, car la paix semble compromise. Encore une fois, la liberté de l'Escaut ne gagne rien à cette tentative ; dans le traité de Fontainebleau, en 1786, Joseph II admet cette clause : « que la partie du fleuve dont la souverai-« neté continuerait d'appartenir aux États géné-« raux, serait tenue close de leur côté, ainsi que « les canaux du Sas, du Swyn et autres bouches « de mer y aboutissant, conformément au traité de « Munster. »

Telle est, résumée à larges traits, la triste histoire de l'Escaut, jusqu'à la domination française.

Cette domination amena pour le fleuve la véritable délivrance. Le 25 novembre 1792, le général Labourdonnaye fit publier un décret de la convention nationale, proclamant enfin le grand principe de la liberté de l'Escaut.

Voici les considérants de ce décret; ils sont dignes de fixer l'attention; ils disent quel souffle ardent d'émancipation a agité le monde :

« Considérant que les fleuves sont la propriété « commune de tous les pays qu'arrosent leurs eaux;

« Qu'une nation ne saurait, sans injustice, pré- « tendre à conserver seule la navigation d'un fleuve, « ni empêcher les peuples qui habitent dans l'inté- « rieur du pays de jouir des mêmes avantages;

« Qu'un tel droit était un reste de servitudes « féodales, ou, tout au moins, une monocratie « odieuse, que la violence a seule pu établir, que « la faiblesse et l'impuissance ont pu seules consa- « crer;

« Que, par conséquent, ce droit peut être révo- « qué à chaque instant, malgré toutes les conven- « tions existantes, parce que la nature ne reconnaît « pas plus de peuples que d'individus privilégiés et « que les droits de l'homme sont inaliénables. »

A peine le décret est-il promulgué, qu'une flotille partie de Dunkerque, entre dans l'Escaut, remonte triomphalement le fleuve et arrive à Anvers. Rien ne saurait redire les transports de joie qui éclatèrent à Anvers, à cette occasion; toute la ville fut en

fête ; il y eut des feux de joie, des illuminations sur tous les points de la cité, si longtemps séparée du reste du monde des affaires.

Lors de la rentrée des Autrichiens, en 1793, l'Escaut fut de nouveau momentanément fermé ; mais bientôt la Hollande fut elle-même conquise par la France, et, le 17 août 1795, la liberté de la navigation fut cette fois solennellement et définitivement confirmée.

En 1814, la Belgique et la Néerlande furent réunies sous un seul sceptre ; il ne pouvait donc être question de porter des entraves à la libre navigation de l'Escaut.

Le traité de Paris du 30 mars 1814, conclu entre la France, l'Autriche, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie, déclara, dans son art. 5, la libre navigation du Rhin ; et l'un des articles secrets de ce traité étendit ce principe à la navigation de l'Escaut. L'art. 15 ordonna qu'Anvers serait uniquement port de commerce.

En fait, le principe de la liberté de l'Escaut ne fut donc pas soulevé, pas mis en question, lors de la réunion des deux pays ; mais, en droit, ce principe ne fut jamais reconnu par les provinces du Nord.

Pour elles, le système consistant à dire que les fleuves appartiennent à ceux qui possèdent les forts placés à leur entrée, ce système était toujours le seul véritable, le seul logique, le seul qu'elles

eussent jamais adopté ; aussi, à peine la révolution de 1830 eut-elle défait l'œuvre des puissances et déchiré le traité de Paris de 1814, que S. M. le roi Guillaume décréta le blocus de l'Escaut, et cela, en vertu de l'art. 14 du traité de Munster, lequel, on le voit, avait toujours force de loi, aux yeux du gouvernement des Pays-Bas.

Le lendemain de notre émancipation politique, en 1830, l'Escaut se trouva donc de nouveau fermé.

Ici, les questions qui se rattachent au fleuve deviennent plus complexes, plus intéressantes ; la diplomatie de la jeune nation eut à écarter, pour leur solution, des difficultés de plus d'un genre. Nous entrerons donc, pour la suite de cette revue rétrospective, dans des détails plus circonstanciés.

Aussitôt après les journées de septembre 1830, des plénipotentiaires des cours d'Autriche, de France, de la Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie se réunirent en Conférence à Londres ; ils eurent à délibérer sur les meilleurs moyens de mettre un terme aux troubles qui avaient éclaté dans les Pays-Bas.

Dès leur première réunion, le 4 novembre 1830, ils rédigèrent un protocole qui, ayant reçu l'adhésion des deux parties belligérantes, amena un armistice.

Le 20 décembre, la Conférence adopta cette déclaration :

« En formant, disent les plénipotentiaires dans

« le protocole de la réunion de ce jour, en formant « par les traités de 1814 et de 1815, l'union de la « Belgique avec la Hollande, les puissances signa- « taires de ces traités avaient eu pour but de « fonder un juste équilibre en Europe et d'assurer « le maintien de la paix générale.

« Les événements des quatre derniers mois ont « malheureusement démontré que cet amalgame « parfait et complet, que les puissances voulaient « opérer entre les deux pays, n'avait pas été « obtenu, qu'il serait désormais impossible à effec- « tuer, qu'ainsi l'objet même de l'union de la « Belgique avec la Hollande se trouve détruit, et « que dès lors il devient indispensable de recourir « à d'autres arrangements pour accomplir les inten- « tions à l'exécution desquelles cette union devait « servir de moyen. »

C'était la reconnaissance, par anticipation, de l'indépendance de la Belgique; S. M. le roi des Pays-Bas et son plénipotentiaire protestèrent, mais la déclaration de principe, que nous venons de rappeler, fut maintenue.

Seulement il s'agissait de régler l'application du principe et de déterminer les conditions de l'autonomie de la Belgique. Le 20 janvier 1831, les plénipotentiaires posèrent des *bases* quant aux limites des deux États, et le 27 du même mois, ils en établirent d'autres concernant les arrangements de finances, de commerce, etc., qu'exigeait la séparation.

Les deux pays en reçurent communication sous ce titre : *Bases destinées à établir la séparation de la Belgique d'avec la Hollande ;* ces bases de séparation étaient formulées en dix-huit articles.

L'art. 3 était ainsi conçu :

« Il est entendu que les dispositions des art. 108 « jusqu'à 117 inclusivement de l'acte général du « congrès de Vienne, relatives à la libre navigation « des fleuves et rivières navigables, sont appliquées « aux rivières et aux fleuves qui traversent le ter- « ritoire hollandais et le territoire belge. »

La Belgique protesta contre l'ensemble de ces bases et ne voulut point les adopter ; la Hollande s'y rallia.

Le blocus de l'Escaut, condamné dès le principe par la Conférence, disparut par l'adhésion de la Hollande aux bases ci-dessus et la navigation entre la mer et les ports belges fut de nouveau complétement libre, sauf l'application, au jour de la conclusion définitive des difficultés pendantes, des clauses insérées dans les art. 108 à 117 du traité de Vienne.

Les protestations de la Belgique contre les bases des 20-27 janvier ne restèrent pas sans suite ; pour assurer l'élection au trône des provinces émancipées, du prince Léopold de Saxe-Cobourg, la Conférence de Londres fit certaines concessions à notre pays et le Congrès belge adopta une nouvelle convention préliminaire, également en dix-huit articles,

sous ce titre : *Préliminaires du traité de paix entre la Belgique et la Hollande, dit traité des dix-huit articles;* cette adoption par le Congrès belge eut lieu le 9 juillet 1831.

Les stipulations relatives à la navigation de l'Escaut furent résumées dans les deux premiers paragraphes de l'art. 7 de ce traité, en voici la teneur :

« Il est entendu que les dispositions des art. 108
« jusqu'à 117 inclusivement de l'acte général du
« congrès de Vienne, relatives à la libre navigation
« des fleuves et des rivières navigables, seront
« appliquées aux fleuves et aux rivières qui traver-
« sent le territoire hollandais et le territoire belge.

« La mise à exécution de ces dispositions sera
« réglée dans le plus bref délai possible. »

Cette fois ce fut la Hollande qui refusa son adhésion, et joignant l'action aux paroles, S. M. le Roi des Pays-Bas, qui avait concentré depuis peu de temps son armée sur la frontière, fit envahir les provinces belges ; il y eut pour notre pays quelques jours malheureux, et des pages bien tristes vinrent s'ajouter à nos annales.

L'échec subi par nos armes devint funeste à la Belgique ; de nouvelles négociations furent ouvertes ; la Conférence, en présence des prétentions réciproques qu'elle regardait comme inconciliables, trancha toutes les difficultés par un arbitrage forcé. Elle rédigea des arrangements définitifs, cette fois en

vingt-quatre articles; ce traité, communiqué aux Chambres belges, fut approuvé par elles, après une pénible discussion qui eut lieu en comité secret; il fut signé le 15 novembre 1831, par les plénipotentiaires des cinq Cours et par le plénipotentiaire de Belgique, M. Van de Weyer.

Nous détachons de nouveau de cet acte la seule partie qui se rapporte au cadre de ce livre, c'est-à-dire les stipulations qui ont trait à la navigation de l'Escaut : elles sont contenues dans les deux paragraphes de l'art. 9, qui suivent :

« Art. 9. — Les dispositions des art. 108-117 « inclusivement de l'acte général du congrès de « Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves « et rivières navigables, seront appliquées aux « fleuves et rivières qui séparent ou traversent à la « fois le territoire belge et le territoire Hollandais.

. . . . . .

« En attendant, et jusqu'à ce que ledit règlement « soit arrêté, la navigation des fleuves et rivières « navigables, ci-dessus mentionnés, restera libre au « commerce des deux pays, qui adopteront provi- « soirement à cet égard les tarifs de la convention « signée le 31 mai 1831, à Mayence, pour la libre « navigation du Rhin, ainsi que les autres disposi- « tions de cette convention, en autant qu'elles pour- « ront s'appliquer aux fleuves et rivières navigables « qui séparent à la fois le territoire hollandais et le « territoire belge. »

Après la ratification de ce traité entre les plénipotentiaires formant la Conférence de Londres et le plénipotentiaire belge, des mesures furent prises contre la Hollande, pour la forcer de quitter les parties du territoire belge, encore occupées par les troupes des Pays-Bas. La citadelle d'Anvers notamment fut enlevée, en décembre 1832, par les troupes françaises, sous le commandement du général Gérard.

La situation ne se modifia plus guère depuis cette époque ; le *statu quo* qui garantissait la Belgique contre toute invasion, contre toute tentative contraire aux clauses du traité accepté par elle, fut rigoureusement maintenu. La Belgique jouissait, sans trop d'inquiétude, de tous les avantages de cette situation, et, pour ne nous occuper que de l'objet spécial que nous voulons traiter, la navigation sur l'Escaut continua à se faire sans entraves ; elle était complétement libre et les navires qui visitaient les ports belges n'étaient astreints à aucune taxe.

S. M. le roi Guillaume se décida, au commencement de 1838, à donner son adhésion au traité du 15 novembre 1831 ; une note, en date du 14 mars de cette année, signée par le plénipotentiaire hollandais, M. Dedel, fit connaitre à la Conférence la résolution du Cabinet de la Haye.

Il n'entre point dans nos intentions ni dans le cadre que nous nous sommes tracé, de redire les efforts énergiques, mais infructueux, faits à cette

époque par la Belgique pour conserver la partie du territoire du Limbourg et du Luxembourg qui était restée provisoirement annexée au nouveau royaume; aucun sacrifice n'eût coûté à notre pays pour prévenir cette séparation, d'autant plus douloureuse que neuf années d'existence commune avaient formé des relations que, de part et d'autre, on désirait maintenir. Aucune concession ne put être obtenue à cet égard.

Divers points, du reste, devaient encore être débattus avant qu'un traité pût être conclu, non plus seulement entre les cinq puissances et la Hollande, mais en même temps entre la Belgique et les Pays-Bas. Parmi ces points, restait le règlement de tout ce qui concernait la navigation sur l'Escaut et la fixation du droit à établir au profit de la Hollande.

Deux questions également importantes, dans cet ordre d'idées, devaient être résolues sous les yeux et avec le concours de la Conférence, celles relatives, 1° au taux du droit; 2° au mode de sa perception.

La Belgique, on le comprendra sans peine, eût voulu écarter la fixation d'un péage quelconque sur l'Escaut; mais il fallut bien vite reconnaître qu'un semblable résultat était impossible à obtenir, tous les préliminaires antérieurement adoptés démontraient clairement que la conférence avait toujours eu l'intention de frapper la navigation de l'Escaut d'un droit; le dernier paragraphe de l'art. 9 du traité

du 15 novembre, déjà adopté par la Belgique et qui formait la base des nouvelles négociations, rendait provisoirement applicable à l'Escaut, en attendant le règlement définitif à intervenir, le tarif de Mayence.

L'application de ce tarif eût frappé la navigation du fleuve belge d'un droit excédant quatre florins par tonneau, droit tellement exorbitant qu'il équivalait à la fermeture de l'Escaut.

Tous les documents qui résument les débats des séances suivies à Londres constatent que lord Palmerston, reconnaissant le premier cette exagération, a puissamment secondé la Belgique dans ses efforts pour s'en affranchir, ou pour limiter le péage à un taux raisonnable.

Dès l'origine des négociations, c'est-à-dire dès 1831 et 1833, des pourparlers actifs avaient eu lieu à ce sujet; nous voyons par les documents diplomatiques que dans une séance tenue à Londres, le 29 juillet 1833, les plénipotentiaires belges introduisirent une proposition tendante à fixer, pour droit unique de tonnage, un florin par tonneau, réparti de la manière suivante, savoir : 60 cents pour la remonte et 40 cents pour la descente du fleuve, de la pleine mer à Anvers et *vice-versa*. Plus tard, ils firent connaître confidentiellement à lord Palmerston que le Cabinet de Bruxelles était disposé, au besoin, et dans le but d'arriver plus facilement à un arrangement des diverses difficultés pendantes, à consentir à un droit de fl. 1-50.

Jusqu'à la fin des négociations, c'est-à-dire jusqu'à la veille de la conclusion du traité de 1839, les plénipotentaires hollandais insistèrent avec force pour que le droit unique fût fixé à 2 florins par tonneau ou à fl. 1-75, au moins.

Le choix du lieu où se ferait la perception de la taxe ne pouvait pas être indifférent non plus à la Belgique.

Les plénipotentiaires néerlandais, suivant un récit des négociations lu devant la Chambre des Représentants de Belgique, le 1er février 1839, furent bien d'accord que la navigation de l'Escaut devait être libre et que les navires ne seraient pas soumis à une visite de cargaison ; ils admirent très-bien ce principe que la Hollande devait se contenter d'un droit unique, calculé sur la capacité des navires, mais ils insistèrent sur le choix de Flessingue ou de Batz comme lieu de perception.

En admettant une semblable prétention, la navigation n'eût point été libre en fait ; sous prétexte de perception de droit, les navires eussent dû jeter l'ancre devant Flessingue, ou devant Batz ; les capitaines ou leurs représentants eussent dû descendre à terre, mille entraves pouvaient être mises à la libre jouissance du fleuve.

Les plénipotentiaires belges firent valoir ces considérations avec beaucoup de force et d'habileté : voici comment leurs propositions sont résumées dans le récit d'une séance tenue le 29 juillet.

« Pour lieu de perception du droit unique, y « est-il dit, les plénipotentiaires belges proposent « la ville d'Anvers, si toutefois on ne préfère pas « le payement de gouvernement à gouvernement, « s'engageant à fournir à la Hollande toutes les « facultés et suretés possibles. Ce lieu de percep- « tion offre, à leurs yeux, le seul moyen d'exécuter « la clause relative à la libre navigation de ce « fleuve, sans visite des navires, ni examen de « cargaison, en même temps qu'il présente toutes « les garanties pour le payement, ainsi que pour « la facilité du contrôle. »

La Conférence tint bon compte des réclamations de la Belgique. Dans le traité des vingt-quatre articles, définitivement arrêté par elle et sanctionné par les deux pays intéressés, sous la garantie des cinq puissances, les questions relatives au péage furent réglées, en effet, d'une manière conforme aux désirs manifestés par la Belgique.

Voici comment le § 3 de l'art. 9 de ce traité fixe la taxe et en réglemente la perception :

« § 3. Il sera perçu par le gouvernement des « Pays-Bas, sur la navigation de l'Escaut et de ses « embouchures, un droit unique de fl. 1-50 par « tonneau, savoir : fl. 1-12 pour les navires qui, « arrivant de la pleine mer, remonteront l'Escaut « occidental pour se rendre en Belgique par l'Escaut « ou par le canal de Terneuse ; et de fl. 0-38 par « tonneau des navires qui, arrivant de la Belgique,

« par l'Escaut ou par le canal de Terneuse, descen-
« dront l'Escaut occidental pour se rendre dans la
« pleine mer. Et afin que lesdits navires ne puissent
« être assujettis à aucune visite, ni à aucun retard
« ou entrave quelconque dans les rades hollan-
« daises, soit en remontant l'Escaut de la pleine
« mer, soit en descendant l'Escaut pour se rendre
« en pleine mer, il est convenu que la perception
« du droit susmentionné aura lieu par les agents
« néerlandais à Anvers et à Terneuse. De même,
« les navires arrivant de la pleine mer pour se ren-
« dre à Anvers par l'Escaut occidental et venant
« d'endroits suspects sous le rapport sanitaire, au-
« ront la faculté de continuer leur route sans entrave
« ni retard, accompagnés d'un garde de santé, et de
« se rendre ainsi au lieu de leur destination. Les
« navires se rendant d'Anvers à Terneuse et *vice-*
« *versa,* ou faisant dans le fleuve même le cabotage
« ou la pêche (ainsi que l'exercice de celle-ci sera
« réglé en conséquence du § 6 ci-après), ne seront
« assujettis à aucun droit. »

Le traité qui renferme cette clause fut définitivement conclu à Londres, le 19 avril 1839 ; à partir de cette date donc, la navigation sur l'Escaut, tout en étant débarrassée de la moindre entrave, était frappée d'une taxe de fl. 1-50 par tonne au profit de la Néerlande.

Le droit que la Hollande prétendait pouvoir exercer sur le fleuve dont elle garde les entrées, ce droit

était formellement reconnu, tant par les puissances que par la Belgique elle-même; il recevait ainsi une consécration nouvelle, plus solide que jamais, consécration bien précieuse pour le Gouvernement des Pays-Bas.

Le Gouvernement belge, toutefois, comprit la nécessité de ne pas faire peser le péage de l'Escaut sur la navigation elle-même et prit la résolution d'en affranchir les navires qui visiteraient les ports belges.

Dans ce but, la Chambre des Représentants reçut communication, le 2 mai 1839, d'un projet de loi conçu en ces termes :

« Art. 1er. — Le péage à percevoir par le Gouver-
« nement des Pays-Bas sur la navigation de l'Escaut,
« pour se rendre de la mer en Belgique ou de
« Belgique à la mer, par l'Escaut ou le canal de
« Terneuse, sera remboursé par l'État aux navires
« de toutes les nations, les navires néerlandais
« exceptés. A cet effet, il est ouvert au Gouver-
« nement un crédit de trois cent mille francs.

« Avant le 1er janvier 1843, il sera examiné si
« le bénéfice de la disposition qui précède doit être
« maintenu en faveur des pays avec lesquels il ne
« sera pas intervenu d'arrangements commerciaux,
« de douane ou de navigation.

« Art. 2. — Pour faire face, en 1839, au rem-
« boursement prescrit par l'article précédent, les
« 15 centimes additionnels sur les droits de douanes,

« de transit, de tonnage, seront portés à 18, à partir « de la date qui sera fixée ultérieurement par le « Gouvernement. »

Ce projet de loi donna lieu à une levée de boucliers de la part des partisans du système des droits différentiels ; il fournit l'occasion, en outre, d'établir la rivalité des ports d'Ostende et d'Anvers.

La chambre de commerce de la première de ces villes s'empressa de protester, au nom des intérêts de la marine marchande belge, « qui pourrait rece- « voir un grand encouragement, si le rembourse- « ment se faisait à son seul profit ; » cette chambre trouvait injuste, inique, de voir rembourser gratuitement, par la Belgique, à la navigation maritime des peuples étrangers « un tribut que les gouver- « nements de ces peuples avaient eux-mêmes « imposé sur tous les navires, les leurs compris. »

La pétition adressée à la Chambre des Représentants conclut au rejet de la proposition, au moins en tant qu'elle avait en vue les navires étrangers.

En présence de cette démarche, la place d'Anvers s'émut ; la chambre de commerce de cette ville adressa à la Législature une demande pressante ayant pour objet l'adoption « d'un projet de loi « auquel se rattachait l'avenir commercial et indus- « triel de la Belgique. »

Par une autre requête, la grande majorité des armateurs d'Anvers réclama le vote de la loi, « au « nom de la marine marchande belge. »

La même divergence d'opinions qui éclata entre Ostende et Anvers se produisit à la Chambre des Représentants ; dès son examen dans les sections, le projet de loi donna lieu aux débats les plus vifs ; deux questions surtout, toutes deux également importantes, y provoquèrent les controverses les plus animées :

Y avait-il lieu de faire exception au principe du remboursement, à l'égard des navires hollandais?

Convenait-il d'établir, pour le remboursement, une différence entre les navires, à raison du chargement ou de la provenance des marchandises?

Ces deux questions furent élucidées d'une façon très-remarquable dans un rapport que fit M. Ch. Rogier, au nom de la section centrale chargée de l'examen du projet.

Quant au premier point en litige, le rapport fit observer à bon droit « que l'exception offrirait entre « autres cette anomalie que les navires hollandais « seraient assujettis en Belgique à deux régimes « différents, suivant le point de nos côtes où ils « aborderaient. Traités sur le pied de toutes les « nations quand ils se présenteraient aux ports « d'Ostende et de Nieuport, ils subiraient la charge « exceptionnelle quand ils se dirigeraient sur « Anvers, Gand, Bruxelles, Louvain, etc. »

Le rapport insista, en outre, sur la nécessité de rétablir et de régulariser avec la Hollande des relations d'industrie et de commerce également

profitables aux deux pays; sur la convenance de substituer, entre les Belges et les Hollandais, à des relations secrètes et de défiance, des rapports ouverts et de bon voisinage, de nature à amener une réconciliation sincère des intérêts réciproques.

La seconde question que nous venons de transcrire renfermait le système des droits différentiels tout entier; la section centrale se prononça énergiquement contre l'introduction d'un principe de restriction dans la loi en discussion. Maintenir l'Escaut libre de toute entrave, faire que la navigation n'y fût pas plus onéreuse sous le régime belge qu'elle ne l'était sous le régime des Pays-Bas, telle était, disait la section centrale, la tâche que s'était attribuée le Gouvernement, et à l'accomplissement de laquelle les Chambres devaient coopérer; la loi proposée était une loi non de privilége et de faveur, mais de réparation et d'équité, se liant intimement à la constitution définitive du pays. Vouloir introduire, à propos de la loi du remboursement, loi toute de circonstance et d'urgence, un système nouveau de navigation, une sorte de révolution dans le régime commercial et dans les relations maritimes, c'était selon l'honorable rapporteur, dénaturer complétement le caractère et le but de la loi, en compliquer la discussion et en retarder l'adoption.

La section centrale appuya donc le projet du Gouvernement, mais avec la modification que le péage

serait remboursé à tous les navires, même aux navires hollandais.

La discussion publique s'ouvrit le 13 mai et se prolongea jusqu'au 18.

Pour indiquer, sans entrer dans des détails fastidieux, la physionomie et le caractère des débats qui surgirent, nous devons transcrire les divers amendements qui furent le résultat de la discussion ; ils diront quels systèmes différents se trouvèrent en présence et jetteront ainsi quelque lumière sur cette partie intéressante de l'histoire du péage de l'Escaut.

A l'ouverture de la séance du 16, la Chambre se trouva en présence des propositions suivantes :

De M. Van Cutsem : « Le péage à percevoir par « le Gouvernement des Pays-Bas sur la navigation « de l'Escaut pour se rendre de la mer en Belgique « ou de Belgique à la mer, par l'Escaut ou le canal « de Terneuse, sera remboursé par l'État aux arma- « teurs belges et à ceux des autres nations qui « admettent nos navires dans leurs ports sur le pied « des navires provenant des nations les plus favo- « risées, et à la Hollande du moment où cette puis- « sance recevra nos navires, tant dans son pays que « dans ses colonies, sur le pied des nations les plus « favorisées. »

De M. Dechamps : « Le péage à percevoir par le « Gouvernement des Pays-Bas sur la navigation de « l'Escaut, pour se rendre de la mer en Belgique ou

« de Belgique à la mer, par l'Escaut ou le canal de « Terneuse, sera remboursé par l'État :

« 1° Aux navires belges ;

« 2° Aux navires étrangers appartenant aux pays « de provenance et arrivant directement de ces pays « sans rompre charge. »

De M. Donny : « Le péage à percevoir par le « Gouvernement des Pays-Bas sur la navigation de « l'Escaut, pour se rendre de la mer en Belgique ou « de Belgique à la mer, par l'Escaut ou le canal de « Terneuse, sera remboursé par l'État *aux navires « belges faisant la navigation de long cours ou le « cabotage.* »

De M. le Ministre des Finances : Après les mots : « Les navires néerlandais exceptés, » ajouter ceux-ci : « Toutefois si les circonstances lui paraissent l'exiger, le Gouvernement est autorisé à suspendre l'application de cette exception. »

M. de Muelenaere tenta, dans la séance du 17 mai, d'écarter le projet de loi et tous les amendements par une proposition conçue en ces termes : « Jusqu'au 1er janvier 1840, le Gouvernement est « autorisé à prendre, à l'égard du péage de l'Escaut, « les mesures que réclamera l'intérêt général du « pays. »

Le 18 mai, M. Lebeau proposa un amendement en vue d'obtenir l'adhésion de tous les membres qui étaient d'avis que le remboursement du péage devait rester entre les mains du Gouvernement un

argument, une arme pour les négociations commerciales que la Belgique aurait à entamer avec les différentes nations maritimes ; cet amendement était destiné à former le § 2 de l'art. 1er du projet de la section centrale ; il était conçu en ces termes :

« Toutefois, s'il se présente à l'égard de l'un des « pavillons étrangers des motifs graves et spéciaux, « le Gouvernement est autorisé à suspendre pro- « visoirement, à son égard, l'effet de la présente « disposition. »

Les préoccupations des membres de la Chambre, on le voit par cette longue série d'amendements, étaient bien diverses ; pendant un instant les partisans de la loi craignirent de voir affaiblir sa portée par quelque coalition de ces oppositions nombreuses.

Lors du vote, la proposition de M. de Muelenaere obtint la priorité ; elle fut rejetée par cinquante-cinq voix contre vingt.

Les amendements de MM. Donny et Van Cutsem, successivement mis aux voix par assis et levé, furent également écartés.

La question des droits différentiels, quelques-uns des amendements le prouvent, avait eu une large part dans les débats ; les protectionnistes, les partisans des restrictions commerciales avaient livré un rude assaut au principe si large, si libéral, déposé dans le projet ; il fut convenu que cette question resterait intacte et serait réservée pour plus tard ;

M. Dechamps, cette réserve étant convenue, retira son amendement.

La proposition additionnelle de M. Lebeau, à laquelle les ministres présents à la séance se rallièrent, fut adoptée à une grande majorité.

Le projet de la section centrale, c'est-à-dire le remboursement du péage à tous les navires, y compris les navires hollandais, fut voté par soixante et une voix contre quinze [1].

Au Sénat, les mêmes observations, les mêmes arguments furent produits à l'effet de faire apporter une modification restrictive au projet en discussion. Le rapport de la commission spéciale qui avait

[1] *Ont voté pour la loi :* MM. Berger, Coghen, de Behr, H. de Brouckere, de Florisonne, de Jaegher, de Lange, de Longrée, de Man d'Attenrode, de Meer de Moorsel, J. de Mérode, W. de Mérode, Demonceau, de Nef, de Perceval, de Puydt, Dequesnes, de Renesse, de Sécus, Desmaisières, Desmanet de Biesme, de Smet, de Terbecq, de Theux, Devaux, Fallon, Frison, Sigard-Goffin, Hye-Hois, Kepenne, Kervyn, Lardinois, Lebeau, Lecreps, Lejeune, Liedts, Mast-Devries, Mercier, Metz, Milcamps, Nothomb, Peeters, Pirmez, Pollenus, Raikem, Raymaekers, C. Rodenbach, Rogier, Simons, Smits, Troye, Ullens, Van den Hove, Van der Belen, Van Volxem, Verdussen, Wilmar, Zoude.

Ont voté contre : MM. Andries, Coppieters, de Muelenaere, Doignon, Donny, Dubus aîné, Maertens, Manilius, A. Rodenbach, Seron, Stas-Devolder, Thienpont, Trenteseaux, Van Cutsem, Van den Bosch.

Se sont abstenus : MM. B. Dumortier et Joret.

examiné la loi fut présenté, le 24 mai, par M. le comte de Baillet ; il proposa l'adoption, par trois voix contre deux ; la discussion remplit les séances des 27, 28 et 30 mai.

Deux amendements furent proposés, le premier par M. Dumon-Dumortier, dans le but de faire rembourser « aux navires belges les deux tiers, aux « navires étrangers un tiers du péage ; » le second par M. Cassiers, d'après lequel « la totalité du péage « devait être remboursée aux navires belges, en cas « d'arrivage direct d'un pays de provenance avec « une cargaison des produits de ce pays, et les deux « tiers, dans le même cas, aux navires étrangers. »

L'amendement de M. Dumon-Dumortier fut rejeté par dix-neuf voix contre dix, celui de M. Cassiers par vingt voix contre neuf.

La loi fut adoptée par vingt-deux voix contre huit, et promulguée le 5 juin 1839 [1].

[1] *Ont voté pour :* MM. comte Vilain XIIII, comte Quarré, chevalier de Boussie, baron d'Hoogvoorst, comte Duval de Beaulieu, baron de Nevele, chevalier de Wouters de Bouchout, baron de Stockeim, comte d'Andelot, chevalier Heindrickx, Rooman de Block, comte d'Hane, Van Saceghem, G. de Jonghe, baron Van der Straten-Ponthoz, baron du Bois, marquis de Rhodes, comte de Baillet, comte d'Arschot, baron de Man d'Hobruge, comte d'Ansembourg, de Schiervel.

Ont voté contre : MM. Comte de Renesse, baron de Mooreghem, Lefebvre-Meuret, chevalier de Rouille, Cassiers, de Haussy, baron de Barré-de Comogne, Dumon-Dumortier.

Il serait inutile d'insister sur son importance ; son résultat immédiat était de faire perdre au péage établi par la Conférence toute influence nuisible sur le mouvement commercial et maritime de la Belgique ; en fait, la taxe n'existait plus pour les navires visitant nos ports, et l'Escaut, quoique grevé d'un droit comme le Sund et les deux Belts, était libre pour la navigation étrangère.

Nous verrons plus loin quels efforts fit encore la Belgique pour changer le remboursement du péage, décrété par la loi du 5 juin 1839, en un payement direct par la Belgique à la Hollande, sans l'intervention des capitaines.

Aux termes de l'art. 2 de la loi qui précède, il devait être décidé, avant le 1er janvier 1843, s'il convenait de maintenir le bénéfice du remboursement en faveur des pays avec lesquels il ne serait pas intervenu d'arrangements commerciaux de douane et de navigation.

Un projet de loi fut déposé dans la séance de la Chambre des Représentants, du 10 novembre 1842, à l'effet de proroger ce terme jusqu'au 1er juin 1846 ; la section centrale proposa, dans la séance du 8 décembre, de n'accorder cette prorogation que jusqu'au 1er juin 1845 ; le projet de loi ne fut jamais discuté ni voté, seulement on convint, dans la séance du 14 février 1843, que, s'il n'était point statué sur la proposition du Gouvernement, la loi du 5 juin n'en subsisterait pas moins. Au Sénat, il ne fut plus

jamais question du remboursement du péage, qui continua à s'opérer sans donner lieu à la moindre observation, et l'examen prescrit par la loi n'a jamais été fait par le pouvoir législatif.

La Belgique, indépendante et libre, n'était donc pas seulement constituée et reconnue par les cinq grandes puissances ; elle était reconnue par le roi des Pays-Bas lui-même. Seulement le traité des vingt-quatre articles n'avait résolu que les grandes questions de principe ayant rapport à la séparation des deux pays et à la constitution du nouveau royaume.

Il fallait, en prenant pour base et pour guide le traité des vingt-quatre articles, conclure avec les Pays-Bas des conventions plus complètes et plus détaillées.

Après de longues et laborieuses, mais de brillantes négociations, intervint, le 5 novembre 1842, à la Haye, un traité entre la Belgique et les Pays-Bas, à l'effet de régler différents points qui se rattachent à l'exécution du traité du 19 avril 1839[1].

[1] Les négociateurs de cet acte international important étaient :

Pour le Roi des Belges : MM. *J. J. Prisse*, officier de l'ordre de Léopold et de l'ordre royal de la Légion d'honneur, général-major, aide de camp du Roi, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près de S. M. le Roi des Pays-Bas, et

Le chap. II de cette convention traitait de la navigation et stipulait, en ce qui concerne le péage de l'Escaut, à son art. 17, ce qui suit :

« Art. 17. Il est entendu que, moyennant le « droit unique de fl. 1-50 mentionné au § 3 de « l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, il ne pourra « directement ou indirectement être établi sur la « navigation de la pleine mer en Belgique, par « l'Escaut occidental et *vice-versa,* d'autre droit, « péage ou indemnité quelconques, sous quelque « titre que ce soit, sauf ce qui sera réglé pour le « pilotage et les fanaux. »

Aux termes du § 6 de l'art. 9 du traité des vingt-quatre articles, des commissaires, nommés par les deux pays, devaient se réunir à Anvers, afin de

Ald. Alex. F. du Jardin, chevalier de l'ordre de Léopold, décoré de la Croix de Fer, chargé d'affaires près la cour royale de Hanovre et les villes libres et anséatiques, en mission extraordinaire près la cour des Pays-Bas.

Pour le Roi des Pays-Bas : MM. *J. G. Huissen de Kattendyck,* commandeur de l'ordre du Lion Néerlandais, chevalier grand-croix des ordres de l'Aigle rouge de Prusse, de Charles III d'Espagne et du Faucon blanc de Saxe-Weimar-Eisenach, ministre des affaires étrangères ; — *J. J. Rochussen,* chevalier grand-croix de l'ordre du Lion des Pays-Bas, chevalier grand-croix de l'ordre de l'Aigle rouge de Prusse et grand-officier de la Légion d'honneur, ministre des finances ; — et *F. A. Van Hall,* commandeur de l'ordre du Lion Néerlandais, chevalier grand-croix de l'ordre du Faucon blanc de Saxe-Weimar-Eisenach, ministre de la justice.

convenir d'un règlement général pour l'exécution des dispositions de cet article.

La convention de La Haye, du 5 novembre 1842, s'expliquait comme suit, à son art. 70, au sujet du mandat et des travaux de cette commission et des corps de même nature chargés du règlement d'autres points du traité des vingt-quatre articles :

« Art. 70. Les commissions mixtes instituées « par le traité du 19 avril 1839 se réuniront dans « les quinze jours qui suivent la ratification du « présent traité, à l'effet de rédiger les conventions « et règlements qui les concernent, d'après les « dispositions qui précèdent et les bases qui ont « déjà été adoptées de part et d'autre. Elles devront « avoir terminé leurs travaux dans le délai de trois « mois après leur réunion. »

Les Chambres belges autorisèrent le Roi Léopold à approuver le traité que nous venons de rappeler, et les ratifications de la convention du 5 novembre eurent lieu à La Haye le 4 février 1843.

La commission mixte d'Anvers [1], qui depuis plus

[1] La commission mixte réunie à Anvers était composée de la manière suivante :

Pour la Belgique : MM. H. de Brouckere, gouverneur de la province d'Anvers, membre de la Chambre des Représentants, chevalier de l'ordre de Léopold ;

P. O. J. Lespirt, inspecteur d'arrondissement des contributions directes, cadastre, douanes et accises ;

de deux ans avant la conclusion de cette dernière convention, avait déjà travaillé à arrêter les bases de l'arrangement à intervenir, eut à résoudre les questions les plus graves ; nous devons nous attacher exclusivement à celles qui concernent le péage de l'Escaut.

J. F. J. Cateaux-Wattel, membre de la chambre de commerce et du conseil communal d'Anvers, chevalier de l'ordre de Léopold ;

L. Jacobs, ancien membre du Congrès national, bâtonnier de l'ordre des avocats, membre du conseil communal d'Anvers ;

Laurent Veydt, membre de la députation permanente du conseil provincial d'Anvers, chevalier de l'ordre du Sauveur de Grèce, décoré de l'ordre impérial du Sultan, en brillants ;

J. J. Orban, président de la chambre de commerce et du tribunal de commerce de Liége, chevalier de l'ordre de Léopold et du Lion Néerlandais ;

S. Joiris, membre de la chambre de commerce et du conseil communal de Liége ;

Ed. de Cuyper, greffier provincial d'Anvers, comme secrétaire.

Pour les Pays-Bas : MM. C. J. S. Copes Van Hasselt, membre du conseil d'État, commandeur de l'ordre du Lion Néerlandais ;

J. Boeye, conseiller d'État en service extraordinaire, chargé de la direction des divisions des droits d'entrée et de sortie, accises, navigation, etc., au département des finances, chevalier du Lion Néerlandais ;

W. Van de Velde, référendaire au département de la marine, chevalier de l'ordre du Lion Néerlandais ;

H. A. Van Karnebeeck, capitaine de frégate, aide de camp

Les commissaires néerlandais partaient du principe qu'il fallait faire sentir le plus possible l'existence du péage aux capitaines des navires qui visiteraient les ports belges ; la politique de la Hollande consistait évidemment à faire preuve, dans les conditions les plus visibles, du droit de suprématie sur l'Escaut, que le traité des vingt-quatre articles avait stipulé en sa faveur. L'intérêt de la Belgique était évidemment tout autre ; le Gouvernement belge, d'accord avec les chambres législatives, avait mis le péage à la charge du Trésor, ce ne pouvait pas être pour en laisser subsister tous les inconvénients.

Le 14 avril 1839, c'est-à-dire cinq jours avant la signature du traité de Londres, M. Van de Weyer avait fait une dernière tentative pour obtenir un arrangement, aux termes duquel l'État belge eût payé directement la taxe à la Néerlande, par voie d'abonnement ; il avait soumis, à cette fin, la note-proposition importante que voici :

« Les droits de navigation sur l'Escaut sont « acquittés à Sa Majesté le Roi des Pays-Bas par « Sa Majesté le Roi des Belges, à la décharge de « tous les pays indistinctement, au moyen d'une

du Roi, chevalier de l'ordre militaire de Guillaume, de l'ordre du Lion Néerlandais et de la Légion d'honneur ;

K. Wagtho, membre des états provinciaux de la Zélande et bourgmestre de la ville de Tholen ;

C. Leclercq, référendaire au département des affaires étrangères, comme secrétaire.

« somme consistant dans une rente fixe et un supplé-
« ment éventuel et variable.

« Cette somme sera payée par douzièmes, le pre-
« mier de chaque mois, par anticipation, au consul
« néerlandais à Anvers, par un agent du Gouver-
« nement belge.

« La rente est fixée à 240,000 florins ; elle ne
« pourra être inférieure à cette somme et sera due
« quand même le tonnage annuel n'aurait point
« atteint ce chiffre.

« Si, à l'expiration d'une première période de
« trois ans, commençant le 1er juillet 1839, le
« tonnage moyen de ces trois années offrait un
« chiffre supérieur à la rente fixe sus-indiquée, le
« Gouvernement belge payerait, pendant la seconde
« période de trois ans, c'est-à-dire du 1er juil-
« let 1842, outre la rente fixe, et toujours par
« douzièmes, un supplément égal à l'excédant de la
« première période.

« Si, à l'expiration de la deuxième période, on
« constatait de nouveau un excédant du chiffre
« moyen de tonnage sur la rente fixe, le Gouver-
« nement belge payerait également pendant la nou-
« velle période de trois ans, c'est-à-dire à partir
« du 1er juillet 1845, la rente fixe et un supplé-
« ment, et ainsi toujours, en ayant égard pour fixer
« le supplément, au chiffre moyen de la dernière
« période de trois ans.

« Pour évaluer le tonnage annuel, on supposera

« les bateaux à vapeur imposés seulement à raison « de la marchandise et non de leur capacité totale, « et les bateaux remorqueurs totalement exemptés; « on déduira du nombre total les navires néer- « landais.

« Si le Gouvernement belge négligeait ou refu- « sait d'acquitter directement la rente et éventuel- « lement le supplément, le Gouvernement néerlan- « dais aurait le droit de percevoir le péage de « chaque navire, conformément à l'art. 9 du traité. »

Il ne put être donné aucune suite, à Londres, à cette proposition du plénipotentiaire belge.

Les commissaires belges à Anvers en reproduisirent le système, modifié, quant aux navires néerlandais, conformément au vote des Chambres que nous avons fait connaître : mais ce système fut péremptoirement repoussé par les commissaires des Pays-Bas [1].

[1] Pour bien faire voir la nature des difficultés diverses qui furent soulevées à ce propos, nous rappellerons une des réclamations que firent valoir MM. les commissaires néerlandais : ils exigeaient que les capitaines fussent astreints à justifier, à leur sortie de l'Escaut, du payement du droit par la production de la quittance au receveur du pilotage à Flessingue, ce qui les eût obligés à mouiller en rade de ce port, à reconnaître aussi l'autorité hollandaise et à subir éventuellement l'influence de cette autorité pour le pilotage de mer. — Cette prétention fut vigoureusement repoussée par les commissaires belges et ne trouva pas place dans le règlement.

La discussion fut longue, souvent pénible ; la difficulté, on s'en aperçut bientôt, ne put être ouvertement affrontée ; il fallut la tourner par une rédaction pouvant donner raison, en principe, tout aussi bien au Gouvernement des Pays-Bas — qui tenait à ne point reconnaître officiellement l'affranchissement en faveur des capitaines de navire — qu'au Gouvernement belge, qui avait à cœur d'acquitter le péage directement et en faisant intervenir le moins possible les capitaines dans cette opération.

La solution fut trouvée dans une combinaison entre la rédaction de l'art. 1er et celle de la quittance de perception que délivrerait l'agent du Gouvernement de la Néerlande.

Le règlement élaboré par la commission mixte d'Anvers fut définitivement arrêté le 20 mai 1843, sous ce titre :

« *Règlement pour l'exécution de l'art. 9 du* « *traité du 19 avril 1839 et du chap. II, S*n 13, « *du traité du 5 novembre 1842, relativement* « *à la navigation de l'Escaut et de ses embou-* « *chures.* »

L'art. 1er de ce règlement, résultant de ces longs débats, est conçu comme suit :

« Le payement du droit unique sur la navigation « de l'Escaut et de ses embouchures, fixé par « l'art. 9 § 3 du traité du 19 avril 1839, savoir « de fl. 1-12 par tonneau pour les navires qui, « arrivant de la pleine mer, remonteront l'Escaut

« occidental pour se rendre en Belgique par l'Escaut « ou par le canal de Terneuse, et de 38 cents « par tonneau des navires qui, arrivant de la Bel- « gique par l'Escaut ou par le canal de Terneuse, « descendront l'Escaut occidental pour se rendre « dans la pleine mer, se fera à Anvers et à Terneuse « aux bureaux de l'agent néerlandais, contre quit- « tance conforme au modèle *A* annexé au présent « règlement. »

Or, la quittance elle-même, quittance réglementaire et qu'il n'était plus au pouvoir du Gouvernement des Pays-Bas de modifier, est conçue en ces termes :

NAVIGATION DE L'ESCAUT ET DE SES EMBOUCHURES.

QUITTANCE N°

Reçu pour le navire . . . . . .
capitaine . . . . . .
mesurant . . . . . *tonneaux*
suivant certificat de jaugeage,
allant à la mer
venant de la mer
la somme de . . . . . .

Le . . . . . 18 . .

L'agent chargé de la perception du droit de navigation de l'Escaut,

Du point de vue de la Belgique, l'avantage de la combinaison adoptée consistait dans ce double fait :

1° Que toute personne, un agent du Gouvernement belge, aussi bien que le capitaine de chaque navire, pouvait solder le péage ; et 2° que dans la quittance, pièce destinée à être remise au capitaine pour qu'il pût justifier au besoin du payement du droit, il n'était pas même indiqué, ni directement, ni indirectement, par qui ni au profit de qui le péage était perçu.

En fait, depuis l'adoption du règlement du 20 mai 1843, ce sont les agents du Gouvernement belge qui ont payé le droit, entre les mains du commissaire néerlandais appointé à cette fin, et le système suivi n'a jamais donné lieu à la moindre difficulté dans la pratique.

CHAPITRE II.

Le Gouvernement et les Chambres belges, en consentant au sacrifice qui devait résulter de l'application de la loi du 5 juin 1839, avaient eu surtout en vue d'empêcher que le péage de fl. 1-50 par tonneau, imposé aux navires en destination de la Belgique, n'éloignât ces navires des ports situés sur l'Escaut. Ils avaient voulu notamment que le commerce belge pût se développer librement et que le port d'Anvers entre autres, pût jouir, sans entraves, de tous les avantages inhérents à sa situation si exceptionnellement favorable.

Le but que la Belgique s'était ainsi assigné fut pleinement atteint.

La navigation dans les deux ports d'Anvers et de Gand, au détriment desquels le péage eût dû agir sans la mesure libérale prise par la Belgique, augmenta dans des proportions considérables; les chiffres qui accusent cet accroissement graduel (sauf certains temps d'arrêt qu'expliquent des événements politiques ou des crises financières d'un

caractère tout à fait exceptionnel) paraissent offrir assez d'intérêt pour devoir fixer l'attention.

Nous avons donc réuni dans les deux tableaux qui suivent les données qui établissent le mouvement de la navigation, dans les ports d'Anvers et de Gand, pendant les années 1840 à 1862 inclusivement. Voici d'abord le tableau indiquant le mouvement de la navigation à l'ENTRÉE :

ANNÉES	ANVERS.		GAND.		TOTAL.	
	NAVIRE.	TONNAGE.	NAVIRE.	TONNAGE.	NAVIRE.	TONNAGE.
1840	1,158	177,315	147	15,312	1,305	192,627
1841	1,217	180,659	141	17,843	1,358	198,502
1842	1,381	211,455	202	21,789	1,583	233,244
1843	1,546	236,259	214	28,192	1,760	264,451
1844	1,295	208,024	168	23,733	1,463	231,757
1845	1,919	280,899	224	30,456	2,143	311,355
1846	2,208	327,680	166	21,715	2,374	349,395
1847	1,923	323,675	198	27,009	2,121	350,684
1848	1,134	204,288	110	16,714	1,244	221,002
1849	1,654	274,428	235	28,814	1,889	303,242
1850	1,406	233,760	174	24,052	1,580	257,812
1851	1,359	233,271	234	25,775	1,593	259,046
1852	1,623	324,568	210	26,989	1,833	351,557
1853	1,803	334,252	149	18,531	1,952	352,783
1854	1,756	354,795	182	19,761	1,938	374,556
1855	1,995	363,845	151	20,100	2,146	383,945
1856	1,906	432,178	218	29,701	2,124	461,879
1857	1,943	479,174	271	37,242	2,214	516,416
1858	2,223	460,592	327	45,578	2,550	506,170
1859	2,288	458,440	277	38,349	2,565	496,789
1860	2,547	532,083	354	49,702	2,901	581,785
1861	2,768	633,471	346	53,096	3,114	686,567
1862	2,271	544,594	279	46,957	2,550	591,551

Il résulte de ce tableau que le mouvement de la navigation à l'entrée, dans les ports d'Anvers et de Gand, a triplé dans une période de vingt-deux années.

La même progression se remarque, naturellement, quant à la navigation de la Belgique vers les pays étrangers. Voici, en effet, le tableau qui résume, pour la même période, le mouvement de la navigation à la SORTIE :

ANNÉES.	ANVERS.		GAND.		TOTAL.	
	NAVIRE.	TONNAGE.	NAVIRE.	TONNAGE.	NAVIRE.	TONNAGE
1840	1,153	179,485	143	14,543	1,296	194,028
1841	1,186	177,439	144	17,911	1,330	195,350
1842	1,278	200,174	154	17,504	1,432	217,678
1843	1,575	244,613	228	28,551	1,803	273,164
1844	1,300	209,792	181	24,178	1,481	233,970
1845	1,788	258,565	232	31,146	2,020	289,711
1846	2,238	340,902	162	21,765	2,400	362,667
1847	1,960	327,867	188	25,907	2,148	353,774
1848	1,176	207,749	112	15,707	1,288	223,456
1849	1,633	270,854	239	28,705	1,872	299,559
1850	1,456	242,814	222	26,733	1,678	269,547
1851	1,348	232,613	204	22,351	1,552	254,964
1852	1,674	329,551	188	24,105	1,862	253,656
1853	1,746	329,748	128	16,121	1,874	345,869
1854	1,822	352,686	145	16,794	1,967	369,480
1855	1,940	355,067	137	18,964	2,077	374,031
1856	1,963	445,876	180	26,623	2,143	472,499
1857	1,943	474,802	200	29,098	2,143	503,900
1858	2,189	453,942	292	41,427	2,481	495,369
1859	2,203	448,658	232	34,546	2,435	483,204
1860	2,711	555,423	302	46,094	3,013	601,517
1861	2,779	640,819	316	49,381	3,095	690,200
1862	2,307	560,020	272	43,420	2,579	683,440

Cependant au fur et à mesure que s'accrut la navigation entre la mer et les ports d'Anvers et de Gand, et *vice-versa,* le sacrifice auquel le pays avait consenti par la loi décrétant le remboursement du péage de l'Escaut devint plus lourd et atteignit des proportions tout à fait imprévues lors du vote de cette loi. La meilleure preuve qu'on puisse en fournir réside dans le tableau suivant, énonçant les sommes payées, année par année, à la Néerlande, du chef du remboursement du péage de l'Escaut :

1839 (sept mois).	fr.	354,946 28
1840		612,313 33
1841		626,626 89
1842		714,622 14
1843		924,345 15
1844		736,820 41
1845		972,832 36
1846		1,111,867 20
1847		1,116,868 09
1848		703,548 26
1849		969,326 81
1850		838,250 68
1851		823,134 79
1852		1,117,469 02
1853		1,079,917 55
1854		1,170,575 77
1855		1,188,068 23
1856		1,499,054 56
1857		1,603,655 39
1858		1,579,086 66
1859		1,568,057 59
1860		1,886,879 01
1861		2,184,105 88
1862		1,946,438 01

Toutefois, en souscrivant à un semblable sacrifice, sacrifice qui s'accroissait tous les ans, la Belgique n'avait pas entendu aliéner sa liberté d'action vis-à-vis des puissances étrangères. La loi du 5 juin 1839 était, comme toutes les lois belges, susceptible de modification et de retrait; elle ne donnait, par elle-même, aucun droit à personne.

Le bénéfice en fut même momentanément retiré aux navires de certaines nations à cause d'entraves apportées par elles, dans leurs ports, au mouvement du commerce et de la navigation de Belgique; tel fut notamment le cas, dès 1842 et 1843, à l'égard des navires américains et prussiens, pour lesquels le remboursement du péage fut suspendu, à cette époque, pendant un certain laps de temps.

Les puissances étrangères comprirent si bien cette situation, que plusieurs d'entre elles réclamèrent et obtinrent, souvent moyennant des compensations, l'insertion dans les traités de commerce et de navigation qu'elles négocièrent avec la Belgique, d'une clause stipulant le remboursement du péage, par le trésor belge, au profit de leurs pavillons.

Le premier arrangement de ce genre, si nous ne nous trompons, fut conclu entre la Belgique et le Danemark; seulement, il ne trouva pas place dans la convention de navigation signée entre les deux pays, mais dans un procès-verbal annexé à cette convention et destiné à rester secret. Ce procès-verbal était de la teneur suivante :

« Il a été convenu de mentionner, dans le présent « procès-verbal, que l'intention du Gouvernement « belge était de continuer à accorder aux navires « danois, afin de les libérer des droits perçus sur « l'Escaut, par le Gouvernement des Pays-Bas, les « mêmes avantages qu'à ceux des nations favorisées « en Belgique ; le Gouvernement danois, en retour « desdits avantages, se propose aussi de n'exiger « provisoirement des bâtiments belges qui impor- « tent des denrées ou marchandises en Danemark, « ou qui font des exportations des ports danois, « d'autres droits de douanes, d'importation ou d'ex- « portation pour leurs cargaisons, que ceux qui « sont payés en Danemark par les nations les plus « favorisées. Mais comme, d'ailleurs, en principe, « il n'entre nullement dans les vues des hautes « parties contractantes, de se lier par aucun enga- « gement, en dehors de ceux qui sont expressé- « ment stipulés dans la convention portant la date « de ce jour, elles feront cesser à volonté l'état de « choses susmentionné, en déclarant, toutefois, de « la part du Gouvernement belge, qu'il a le projet « de ne plus libérer les navires danois des susdits « droits perçus sur l'Escaut, ou de la part du « Gouvernement danois, que son intention est de « ne plus admettre sur le même pied les navires « belges dans les ports du Danemark. Cette décla- « ration sortira son effet après le terme de trois « mois, à partir du jour où elle aura été notifiée

« par l'une des hautes parties contractantes à « l'autre. »

Ce procès-verbal, qui porte la date du 13 juin 1841, fut ratifié par S. M. le Roi des Belges, le 5 août, et par S. M. le Roi de Danemark, le 11 août 1841. L'échange des ratifications eut lieu le 10 septembre suivant; il maintint dans toute sa plénitude la liberté d'action de la Belgique. Le Cabinet de Bruxelles, en effet, moyennant un avertissement notifié trois mois à l'avance, pouvait, en tout temps, cesser le remboursement du péage dû à la Néerlande.

Bientôt cependant intervint un autre acte international, qui, au moins pour un temps déterminé, devait enchaîner la liberté de la Belgique, quant au remboursement du péage : nous parlons d'une convention de navigation conclue entre notre pays et le Hanovre, sous la date du 15 janvier 1842, ratifiée par le Roi des Belges le 1er février, par le Roi de Hanovre le 2 février 1842.

L'art. 10 de cette convention avait la teneur suivante :

« En retour des concessions faites sur les droits « ou péages de Stade ou Brunshausen, le Gou- « vernement belge s'engage à faire rembourser « aux navires hanovriens le droit perçu sur la « navigation de l'Escaut par le Gouvernement des « Pays-Bas, en vertu du § 3 de l'art. 9 du traité du « 19 avril 1839. »

Comme une coïncidence digne d'être notée, nous

dirons que ce traité, le premier où le remboursement du péage de l'Escaut fut stipulé comme une obligation pour la Belgique, fut négocié par M. le baron A. du Jardin, le même diplomate qui a conclu avec tant de succès, à La Haye, le traité qui décide le rachat de ce péage.

Le précédent posé dans le traité belgo-hanovrien fut invoqué, dans la suite, par la plupart des nations avec lesquelles la Belgique eut à négocier des traités de commerce et de navigation. Toutes les puissances, même celles qui avaient coopéré au traité du 19 avril 1839 et qui, par conséquent, avaient frappé la navigation de l'Escaut d'un droit, demandèrent l'insertion dans leurs conventions d'une clause par laquelle le remboursement de ce droit fût assuré à leurs navires.

Vers l'année 1856, la Belgique se trouva, quant au péage de l'Escaut, dans une situation qu'on eût dite inextricable : par le plus grand nombre des traités conclus par elle, elle avait aliéné sa liberté d'action et avait accepté comme une obligation formelle, au moins pendant la durée de chaque traité, le remboursement du droit dû aux Pays-Bas. L'inscription de cette clause dans les conventions internationales était la conséquence d'un système suivi par la diplomatie belge et qui consistait à faire payer le sacrifice volontaire qu'acceptait notre pays, par quelques concessions plus ou moins importantes.

Un événement qui se passa à cette époque fit voir les inconvénients du système et permit de pressentir la possibilité d'arriver un jour à la suppression, par voie de rachat, du tribut annuel dû à la Néerlande; des délégués de diverses puissances européennes se réunirent à Copenhague pour y règler les conditions de l'abolition du péage du Sund et des Belts. Le principe du rachat, par voie de capitalisation des droits perçus, y fut admis par les puissances, qui toutes consentirent à contribuer, pour une quote-part correspondante aux droits payés chaque année par leurs navires, dans la formation du capital nécessaire au rachat.

La Belgique prit, à cette occasion, une position des plus énergiques et des plus dignes : elle rappela ouvertement que le remboursement du péage de l'Escaut était une mesure toute de bienveillance de sa part, ne constituant pour aucun pavillon un droit acquis autre que celui résultant des traités particuliers. Elle demanda, en conséquence, au Danemark d'être dispensée du payement de sa part contributive dans le rachat des droits du Sund et des Belts, moyennant son engagement de rembourser le péage de l'Escaut au pavillon danois et d'acquitter la quote-part danoise, le jour où ce péage viendrait lui-même à être capitalisé.

Au premier abord, la proposition du Cabinet de Bruxelles provoqua quelque surprise et donna lieu à des observations nombreuses de la part du Gou-

vernement danois ; on y répondit avec fermeté ; les instructions envoyées au représentant de la Belgique près la Conférence de Copenhague furent tracées avec une netteté, une clarté, une logique des plus remarquables. La Belgique n'admit pas pendant un instant qu'elle payerait chaque année, elle, cinquante à soixante mille francs (les intérêts de sa part dans le capital du rachat) pour exonérer les navires belges du péage du Sund et que, sans compter le passé, elle lui payerait, en outre, une somme à peu près égale, pourquoi?... pour décharger les navires danois du péage de l'Escaut! Une telle situation, fit remarquer le Gouvernement belge, devait blesser à la fois la justice, l'équité et le bon sens.

Le système que plaida le plénipotentiaire belge peut se résumer dans ces trois mots, qui furent nettement et catégoriquement articulés : *péage pour péage*. « Libérés du péage du Sund, déclara la « Belgique, c'est nous qui payerions annuellement « à la Hollande le péage de l'Escaut pour les navires « danois, c'est nous qui rembourserions plus tard « le capital à la Hollande, si la Hollande faisait pour « le péage de l'Escaut ce que le Danemark fait « aujourd'hui pour le péage du Sund. »

Ce système défendu avec habileté, maintenu avec fermeté, finit par triompher [1].

[1] La Belgique était représentée à la conférence de Copen-

Le 14 mars 1857 intervint, en effet, une convention générale entre le Danemark et les diverses puissances dont les navires faisaient habituellement la navigation entre le Sund et les Belts. Aux termes de cette convention, les droits sur ces voies navigables furent supprimés, mais chaque État s'engagea à solder au trésor danois une somme équivalente au droit payé annuellement par son pavillon, droit capitalisé au denier vingt-cinq. La Belgique fut comprise dans la répartition générale, pour un capital de 301,455 rigsdallers [1].

hague par M. le chevalier Alcindor Beaulieu, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire, qui, à cette occasion, fut nommé baron par Sa Majesté le Roi.

[1] Le Danemark reçut un capital de 30,476,325 rigsdallers, réparti comme il suit entre les divers États maritimes intéressés :

	Rigsdallers.
Autriche	29,434
Belgique	301,455
Brême	218,585
France	1,219,003
Grande-Bretagne	10,126,855
Hambourg	107,012
Hanovre	123,387
Lubeck	102,996
Mecklembourg	373,663
Norwége	667,225
Oldenbourg	28,127
Pays-Bas	1,408,060
Prusse	4,440,027
Russie	9,739,993
Suède	1,590,503

Seulement un arrangement particulier intervint, le même jour, entre la Belgique et le Danemark ; en voici les termes :

« Art. 1er. S. M. le Roi des Belges s'engage à « rembourser aux navires danois le droit perçu sur « la navigation de l'Escaut par le Gouvernement « des Pays-Bas, en vertu du § 3 de l'art. 9 du traité « du 19 avril 1839.

« Art. 2. Dans le cas où, par suite d'une mesure « de principe, le remboursement du péage de l'Es- « caut ne serait plus opéré par la Belgique, S. M. « le Roi des Belges s'engage à faire verser au trésor « danois, le 1er mars de chaque année, une somme « égale à l'intérêt calculé au taux de 4 p. c. du capi- « tal de trois cent un mille quatre cent cinquante- « cinq (301,455) rigsdallers mis à la charge de la « Belgique par l'art. 4 du traité de ce jour, pour la « suppression des péages du Sund et des Belts.

« Art. 3. Le cas échéant où le péage de l'Escaut « viendrait à être capitalisé, S. M. le Roi des « Belges sera tenu envers S. M. le Roi de Danc- « mark de la part contributive que le Danemark « aurait éventuellement à payer dans la capitalisa- « tion.

« Il est entendu que, dans tout autre cas, la « Belgique ne sera déchargée de la rente stipulée « à l'art. 2 qu'en la remboursant au denier vingt- « cinq.

« Art. 4. S. M. le Roi de Danemark accepte

« les engagements renfermés dans les trois articles « précédents, en lieu et place de l'obligation con- « tractée par la Belgique à l'art. 4 du traité général « de ce jour, du chef de sa part dans la capitalisa- « tion des péages perçus par le Gouvernement « danois sur la navigation du Sund et des Belts.

« La présente convention produira ses effets à « partir du 1er avril 1857. »

La question du rachat du péage de l'Escaut, avec le concours des diverses puissances intéressées, fut dès lors posée devant les nations maritimes ; il pouvait s'écouler encore un temps plus ou moins long, avant qu'on parvînt à la résoudre en fait ; mais le principe avait été si carrément énoncé et il avait été si nettement accepté par le Danemark, à la connaissance, si pas avec l'assentiment de l'Europe, qu'aucun doute ne fut plus possible sur l'issue de la longue et laborieuse campagne diplomatique que la Belgique allait ouvrir.

Car, il importe de ne point perdre de vue que, suivant une marche diamétralement contraire à celle dans laquelle on devait désormais s'engager, la Belgique avait conclu avec un grand nombre de pays des traités qui avaient transformé le remboursement du péage, d'abord librement consenti par elle, en une obligation formelle ; or, il fallut, en brisant successivement la clause obligatoire, soit à l'expiration, soit à la dénonciation des traités, reconquérir la libre situation créée par la loi du

5 juin 1839. La diplomatie belge eut à opérer, dans cette circonstance, un véritable mouvement de conversion. Bien dirigés, savamment conduits par le haut fonctionnaire qui, au Département des Affaires Étrangères, guida dès cette époque et continua à guider les mouvements du corps diplomatique dans cette question spéciale [1], les divers agents du Gouvernement près des Cours étrangères se mirent courageusement et hardiment à l'œuvre ; chaque année, depuis la convention de Copenhague, fut marquée par de notables progrès, et chaque année disparurent quelques-uns des obstacles qui entravaient l'action libre du Cabinet de Bruxelles.

En 1860, fut soulevée la question de l'abolition, par voie de rachat, des droits de Stade perçus par le Gouvernement de Hanovre ; elle fut résolue le 13 février 1861, d'après les mêmes principes qui avaient guidé les puissances, lors du rachat des

[1] On sait généralement, en Belgique, que l'initiative des négociations ayant pour but la suppression du péage de l'Escaut, par voie de rachat, est due à M. F. A. Lambermont, ministre résident et secrétaire général du Ministère des Affaires Étrangères ; c'est en grande partie à la remarquable intelligence et à l'énergique persistance dont ce haut fonctionnaire a fait preuve pendant cette négociation si compliquée, que le pays doit la grande mesure dont le commerce aura tant à se féliciter dans la suite. S. M. le Roi, voulant reconnaître les éminents services rendus en cette circonstance par M. Lambermont, a daigné le créer baron, le jour même où fut signé à La Haye le traité stipulant le rachat du péage.

droits du Sund et des Belts. La Belgique, taxée dans la répartition du capital de rachat à une somme de 19,413 thalers de Prusse, sut maintenir sa position avec dignité : elle énonça de nouveau et dans les termes les plus catégoriques l'éventualité du rachat, par les diverses puissances maritimes, de la taxe due aux Pays-Bas, en vertu du traité des vingt-quatre articles.

Voici les termes de la convention particulière qui intervint entre la Belgique et le Hanovre, le jour même où, par un arrangement général, le péage de Stade fut aboli :

« Art. 1er. S. M. le Roi des Belges s'engage à « continuer le remboursement, aux navires hano- « vriens, du droit perçu sur la navigation de l'Escaut « par le Gouvernement des Pays-Bas, en vertu du « § 3 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, aussi « longtemps que cette faveur sera accordée aux « navires d'une nation quelconque, y compris la « Belgique.

« En considération de ce remboursement, S. M. le « Roi de Hanovre fait remise, sur les clauses énon- « cées ci-après, au trésor belge, de la quote-part « mise en capital à la charge de la Belgique « pour la capitalisation du péage de Stade ou de « Brunshausen.

« Art. 2. Dans le cas où le remboursement du « péage de l'Escaut ne serait plus opéré par la « Belgique au profit des navires hanovriens, soit

« par suite de l'abolition du droit en principe, soit « par d'autres motifs, S. M. le Roi des Belges « s'engage à faire verser au trésor hanovrien la « quote-part de la Belgique dans la capitalisation « pour le rachat des droits de Stade ou de Bruns- « hausen.

« Art. 3. Le cas échéant où, par un arrange- « ment entre les puissances participant aujour- « d'hui au remboursement du péage de Stade, le « péage de l'Escaut viendrait à être capitalisé, « S. M. le Roi des Belges sera tenu envers S. M. le « Roi de Hanovre de la part contributive que le « Hanovre aurait éventuellement à payer dans la « capitalisation, jusqu'à concurrence de la somme « mise à charge de la Belgique pour sa part du « rachat des droits ou du péage de Stade ou de « Brunshausen. »

Cette convention négociée par M. le baron J.-B. Nothomb, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi des Belges, fut mise à exécution le 1er juillet 1861 [1].

[1] Voici l'état de répartition entre les diverses puissances maritimes intéressées, du capital attribué au gouvernement de Hanovre pour le rachat du péage sur l'Elbe :

	Thalers allemands.
Belgique	19,413
Autriche	1,273
Brême	40,234
France	71,166

Vers la même époque, la Belgique était déjà parvenue à dégager, en très-grande partie, la situation que lui avaient faite les traités de commerce et de navigation antérieurement conclus; ces actes internationaux avaient successivement fait place à de nouveaux arrangements qui n'empêchèrent plus l'État belge de mettre un terme au remboursement du péage de l'Escaut. La Belgique, en un mot, avait reconquis sa liberté d'action.

Le moment était donc venu d'appeler les nations maritimes à faire pour l'Escaut ce qu'elles avaient fait pour le Sund et pour l'Elbe.

Il fallut, naturellement, avant toute autre démarche, s'adresser au Gouvernement des Pays-Bas et s'assurer tout d'abord si la capitalisation du péage de l'Escaut pourrait être admise en principe par la

	Thalers allemands.
Grande-Bretagne	1,033,333
Hambourg	1,033,333
Brésil	1,013
Danemark	209,543
Espagne	37,789
Lubeck	8,885
Mechlenbourg	15,855
Norwége	64,258
Pays-Bas	169,963
Portugal	16,213
Prusse	34,489
Russie	7,983
Suède	92,495

Néerlande. L'exposé des motifs accompagnant le projet de loi soumis aux Chambres belges, pour régulariser cette importante affaire, nous apprend « que cette démarche reçut l'accueil que l'on devait « attendre des dispositions éclairées du Cabinet de « La Haye ; » nous ajouterons qu'elle reçut l'accueil que devaient faire espérer les bonnes et amicales relations qui existaient depuis plusieurs années déjà entre les deux gouvernements et les deux peuples. La Hollande accepta, en principe, les ouvertures de la Belgique et prépara ainsi la grande mesure si utile et si féconde pour notre commerce.

Ce premier pas fait, le Cabinet de Bruxelles s'adressa à la Grande-Bretagne, celle des puissances étrangères qui était la plus fortement intéressée dans la question, à cause du nombre considérable de navires anglais visitant l'Escaut. Déjà, à l'occasion de la négociation du traité des vingt-quatre articles, lord Palmerston avait donné à notre pays des gages non équivoques de son dévouement en ce qui concerne cet intérêt majeur ; d'autre part, se trouvait encore à Londres, accrédité près de Sa Majesté la Reine, le diplomate habile et influent, M. Van de Weyer, qui, dès les premiers actes de la jeune nation, avait donné ses soins à cette affaire délicate : les négociations purent donc être entamées à Londres, dans les meilleures conditions. Ce qu'on n'avait pas su faire directement dès 1831, on allait le réaliser maintenant par voie indirecte, avec cette

différence essentielle que si la Conférence de Londres avait admis les réclamations pressantes que fit notre pays, depuis 1831 jusqu'en 1839, le trésor belge eût seul supporté les conséquences financières de la capitalisation, tandis qu'aujourd'hui ces conséquences sont partagées par toutes les nations maritimes.

Le Gouvernement britannique souscrivit au principe du rachat du péage, qui fut ensuite admis par le plus grand nombre, par la presque unanimité des nations maritimes.

Ce résultat étant acquis, la question entra dans une phase nouvelle, et pour arriver plus promptement au but, la Belgique eut à suivre une double négociation : avec les Pays-Bas, afin d'établir le chiffre total du rachat, les conditions de payement et de garantie ; avec les divers pays étrangers, pour régler leur part d'intervention et la nôtre dans le capital à déterminer. Cette négociation, encore une fois, fut conduite avec beaucoup de vigueur ; la preuve en est dans deux dates : c'est le 31 janvier 1863, que l'on obtient l'assentiment de l'Angleterre aux bases du rachat ; on acquiert successivement l'adhésion à ces bases de toutes les puissances maritimes, et le 12 mai est signé à La Haye le traité qui décrète cette grande mesure.

Pour faire apprécier, sans entrer dans de longs commentaires, la nature et la portée des bases admises, nous croyons ne pouvoir mieux faire

que de transcrire ici la traduction de la dépêche envoyée, relativement à cet objet, par lord John Russell, à notre ministre à Londres. Voici cette dépêche :

« *A M. Van de Weyer, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi des Belges.*

« Foreign-office, 31 janvier 1863.

« MONSIEUR LE MINISTRE,

« Le Gouvernement de Sa Majesté a pris en « considération la note que vous m'avez fait l'hon- « neur de m'adresser le 30 novembre dernier, pour « me communiquer les vues du Gouvernement « belge, concernant les conditions sous lesquelles « il est proposé d'en venir à un arrangement pour « la capitalisation et le rachat des péages de l'Es- « caut.

« Je puis maintenant vous exposer les condi- « tions auxquelles le Gouvernement de Sa Majesté « consentirait à contribuer à la capitalisation pro- « posée :

« 1° La somme à assigner pour le rachat serait « estimée à trente-six millions de francs ;

« 2° La Belgique devrait répondre pour un tiers « de cette somme ;

« 3° La responsabilité pour les deux tiers restants

« serait distribuée parmi les autres puissances, en
« proportion de la part pour laquelle leurs navires
« nationaux sont intéressés dans la navigation de
« l'Escaut ;

« 4° La somme pour laquelle la Grande-Bretagne
« deviendrait responsable s'élèverait, ainsi qu'on l'a
« compris, à huit millions sept cent quatre-vingt-
« deux mille trois cent vingt francs (fr. 8,782,320)
« et cette somme ne serait dépassée pour quelque
« cause que ce soit ;

« 5° Du moment que l'arrangement général à
« conclure pour l'objet dont il s'agit aura été ratifié,
« la Belgique se charge d'abolir les droits de tonnage,
« de réduire les droits de pilotage et de réviser la
« charge locale sur la navigation à Anvers, confor-
« mément à l'art. 20 du traité du 23 juillet 1862.

« Si j'ai bien compris l'exposé que vous m'avez
« fait au Foreign-office, la Belgique sera prête à
« accepter ces conditions. Dans ce cas, le Gouver-
« nement de Sa Majesté proposerait que le premier
« payement à-compte de la somme pour laquelle la
« Grande-Bretagne deviendrait ainsi responsable
« consistât en une moitié de la somme totale et fût
« payable le 1er avril 1864, le payement de l'autre
« moitié restante devant suivre le 1er avril 1865.

« J'ai l'honneur d'être avec, etc.

« J. Russell. »

Ces bases de répartition furent successivement

adoptées par le plus grand nombre des nations intéressées, et, de son côté, le Gouvernement de Sa Majesté le Roi des Pays-Bas admit également en principe, comme prix du rachat, la somme qui avait servi de base au Cabinet de Bruxelles, pour ses négociations avec les diverses Cours.

Dès lors, l'état de répartition des sommes à payer par les gouvernements étrangers put être arrêté comme suit :

PAVILLONS.	PARTS.	PAVILLONS.	PARTS.
Anglais . . . . fr.	8,782,320	Russe. . . . . fr.	428,400
Américain	2,779,200	Brêmois	190,320
Prussien	1,670,640	Oldenbourgeois. . . .	121,200
Norwégien	1,560,720	Lubeckois	25,680
Français	1,542,720	Portugais	23,280
Danois.	1.096,800	Grec	23,280
Mecklenbourgeois . .	1,036,320	Argentin.	19,680
Hanovrien	948,720	Chilien	13,920
Hambourgeois . . .	667,680	Romain	5,760
Autrichien	549,360	Ottoman.	4,800
Suédois	543,600	Péruvien	4,330
Italien.	487,200	Brésilien.	1,680
Espagnol	431,520	Équatorien.	1,440

Ces diverses sommes réunies forment le total de la part contributive que les puissances étrangères ont consenti à prendre à leur charge ; elles s'élèvent à 22,950,560 francs ; la Belgique, de son côté, paye une somme de 13,328,006 francs ; le capital versé entre les mains de Sa Majesté le Roi des Pays-Bas est donc de 36,278,566 francs ; pour le former, on a pris la moyenne des droits acquittés pendant ces

cinq dernières années et cette moyenne a été capitalisée au denier vingt.

Les puissances ont fait avec la Belgique des arrangements particuliers pour la liquidation, suivant leurs convenances, de leurs quote-parts respectives ; la Belgique répond vis-à-vis du Gouvernement de Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, de toute la somme convenue.

Du reste, tous les détails de l'arrangement intervenu se trouvent consignés dans le traité conclu à La Haye, le 12 mai 1863, et dont voici la teneur :

TRAITÉ.

« Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, s'étant mis d'accord sur les conditions du rachat, par voie de capitalisation, du péage établi sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, par le § 3 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, ont résolu de conclure un traité spécial à ce sujet, et ont nommé pour leurs plénipotentiaires :

« Sa Majesté le Roi des Belges, le sieur Aldephonse-Alexandre-Félix, baron du Jardin, commandeur de l'ordre de Léopold, décoré de la croix de Fer, commandeur du Lion néerlandais, chevalier grand-croix de la Couronne du Chêne, grand-croix et commandeur de plusieurs autres ordres, son

Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près de Sa Majesté le Roi des Pays-Bas [1].

« Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, messire Paul Van der Masen de Sombreff, chevalier grand-croix de l'ordre du Nichan Iftihar de Tunis, son Ministre des affaires étrangères ;

« Le sieur Jean-Rudolphe Thorbeke, chevalier grand-croix du Lion néerlandais, grand-croix de l'ordre de Léopold de Belgique et de plusieurs autres ordres, son Ministre de l'intérieur ;

« Et le sieur Gérard-Henri Betz, son Ministre des finances ;

« Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les articles suivants :

« Art. 1er. S. M. le Roi des Pays-Bas renonce à jamais, moyennant une somme de dix-sept millions cent quarante et un mille six cent florins des Pays-Bas, au droit perçu sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, en vertu du § 3 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839.

[1] Au moment de la négociation de cet important traité, la légation de S. M. le Roi des Belges à La Haye était composée de la manière suivante :

Baron Auguste d'Anethan, 1er secrétaire de légation ;

Chevalier Maurice de Kérautem, secrétaire de légation de 1re classe ;

Auguste Parent, secrétaire de légation de 2e classe ;

Vicomte Du Bus de Gisignies, attaché de légation.

« Art. 2. Cette somme sera payée au Gouvernement néerlandais par le Gouvernement belge, à Anvers ou à Amsterdam, au choix de ce dernier, le franc calculé à 47 $^1/_4$ cents des Pays-Bas, savoir : un tiers sitôt après l'échange des ratifications, et les deux autres tiers en trois termes égaux échéant le 1er mai 1864, le 1er mai 1865, le 1er mai 1866. Il sera loisible au Gouvernement belge d'anticiper les susdites échéances.

« Art. 3. A dater du payement du premier tiers, le péage cessera d'être perçu par le Gouvernement des Pays-Bas. Les sommes non immédiatement soldées porteront intérêt à 4 p. °/o l'an, au profit du trésor néerlandais.

« Art. 4. Il est entendu que la capitalisation du péage ne portera aucune atteinte aux engagements qui résultent pour les deux États des traités en vigueur, en ce qui concerne l'Escaut.

« Art. 5. Les droits de pilotage actuellement perçus sur l'Escaut sont réduits :

« De 20 p. °/o pour les navires à voiles ;
« De 25 p. °/o pour les navires remorqués ;
« De 30 p. °/o pour les navires à vapeur.

« Il reste d'ailleurs convenu que les droits de pilotage sur l'Escaut ne pourront jamais être plus élevés que les droits de pilotage perçus aux embouchures de la Meuse.

« Art. 6. Le présent traité sera ratifié et les rati-

fications en seront échangées dans le délai de quatre mois ou plus tôt si faire se peut. »

Le traité qui précède fut soumis à la Chambre des Représentants, dans sa séance du 13 mai ; il était accompagné d'un projet de loi portant approbation du traité conclu la veille.

Les diverses sections de la Chambre des Représentants examinèrent cet acte international avec tous les soins que commandait son importance, et le 19 mai, M. le baron de Vrière, ancien Ministre des Affaires Étrangères — pendant l'administration duquel cette grande œuvre avait été préparée — présenta, au nom de la section centrale, un rapport des plus remarquables sur la proposition du Gouvernement.

Voici tout d'abord quelques considérations générales et politiques que fit valoir l'honorable rapporteur en faveur de la mesure féconde sur laquelle le pouvoir législatif avait à se prononcer :

« Sous un aspect plus général, dit-il, le traité « du 12 mai nous a paru répondre à de sages « inspirations. Il y a vingt-quatre ans que la « Conférence de Londres imprimait une sanction « européenne à notre indépendance et à notre « neutralité. Depuis, la Belgique a pratiqué avec « calme et dignité ses libres institutions ; son « industrie s'est développée, et les produits belges « ont pris place sur tous les marchés du monde ; « les arts n'ont pas fait chez elle moins de progrès

« que le commerce. On a ainsi partout appris à la « connaître, à la juger ; et nous avons eu, de plus, « cette fortune que les sympathies pour notre pays « se sont accrues du respect qu'inspirait la haute « sagesse du Souverain. Quand donc, après un quart « de siècle, les Représentants des États étrangers « viendront compléter l'œuvre de 1839, personne « ne verra dans cette réunion un spectacle sans « signification. La prochaine Conférence apportera « à notre nationalité une consécration nouvelle et « d'autant plus sérieuse qu'elle sera donnée en « parfaite connaissance de cause. »

La section centrale, par l'organe de son honorable rapporteur, examine ensuite la partie financière de la grande opération si heureusement menée à sa solution ; elle constate à cette occasion que la Belgique ne profitera pas seule de la franchise de l'Escaut. « Tous les pavillons, dit-elle, seront « libérés à jamais d'un péage que la force des « choses aurait fini par faire retomber sur la navi- « gation étrangère et la liquidation définitive de « cette dette générale s'opère dans des conditions qui « sont favorables aux États maritimes non moins « qu'à nous mêmes. La Belgique, en prenant à sa « charge plus du tiers du capital du rachat du « péage de l'Escaut, a fait au delà de ce qu'on « pouvait demander d'elle. On ne doit d'ailleurs « pas perdre de vue que le trésor belge aura bientôt « versé vingt-huit millions de francs pour soustraire

« la navigation de tous les pays à l'impôt qui grève « le cours de l'Escaut, et c'est un fait assez peu « connu que la Belgique paie annuellement à « la Hollande 400,000 florins pour des avan- « tages de commerce ou de navigation dont les « autres nations partagent avec elle la plupart des « bénéfices. »

Le document remarquable dont nous venons de faire connaître quelques extraits se termine par les considérations suivantes :

« Le péage de l'Escaut aura été le dernier de son « espèce, et il ne sera plus au pouvoir de personne, « on peut le dire hardiment, de prélever ces sortes « de tributs sur le libre usage des voies ouvertes « par la Providence au commerce de toutes les « nations.

« Nous avons vu de notre temps les gouverne- « ments s'entendre pour faciliter la circulation : « des produits par l'abaissement des barrières doua- « nières, des personnes par la suppression des « passe-ports, des idées par les facilités accordées « à la transmission en quelque sorte instantanée « des correspondances. Le principe de la libre « navigation prendra désormais sa place dans ce « cadre des progrès qui font l'honneur de la civili- « sation.

« Le traité a été adopté à l'unanimité par les « sections et par la section centrale. Aucune obser- « vation critique ne s'y est fait jour. La Chambre,

« à son tour, nous en sommes convaincu, ratifiera « avec empressement un acte international, qui « concilie à la fois et de la manière la plus heureuse « les intérêts financiers, commerciaux et politiques « du pays. L'émancipation de l'Escaut n'est pas « seulement un de ces faits éclatants qui hono- « rent les gouvernements et commandent la recon- « naissance des peuples ; elle marquera parmi les « événements mémorables de l'histoire d'un grand « règne. »

La Chambre des Représentants, sous l'inspiration des sentiments si bien exprimés par M. le baron de Vrière, discuta dans sa séance du 22 mai le projet de loi portant approbation du traité hollando-belge. Peu d'orateurs prirent part au débat ; un seul membre présenta quelques observations sur la partie financière de la convention, et fit ressortir le sacrifice considérable que s'imposait la Belgique pour libérer la navigation par navires étrangers. Un remboursement essentiellement temporaire, puisque le Gouvernement belge pouvait le faire cesser d'un moment à l'autre allait être remplacé par le payement d'un capital considérable ; ne fallait-il pas se demander si les avantages à provenir de la réforme compenseraient suffisamment les sacrifices qu'entraînait la mesure soumise au Parlement? Le membre qui posait ainsi la question n'osa pas la résoudre lui-même, et son vote favorable à la loi prouva suffisamment qu'il n'y attacha pas lui-même une importance assez

grande pour l'autoriser à repousser l'acte international si heureusement accompli.

D'autres députés exprimèrent au Gouvernement, dans les termes les moins équivoques, leur gratitude et celle du commerce.

Voici, entre autres, une partie du discours prononcé à cette occasion par M. Hymans, député de Bruxelles :

« L'Escaut rendu libre, disait-il, après deux « siècles environ de servage, c'est un trop grand « fait pour qu'il ne soit pas signalé au pays comme « un des événements glorieux qui doivent garder « une place éternelle dans la mémoire d'un peuple.

« L'affranchissement de l'Escaut est le couronne- « ment de la politique libérale qui a tant contribué « depuis six ans et davantage à la prospérité et au « bien-être du pays.

« On nous rappelait hier, dans la discussion de « la loi sur les travaux publics, qu'à propos d'un « chemin de fer d'Anvers à Dusseldorf, le Gouver- « nement néerlandais avait refusé à la Belgique le « droit de passer sur son territoire. Il y a de cela « dix-huit ans.

« Depuis lors, une transformation complète s'est « produite dans nos rapports avec ce pays, qui, « jadis, aidait la Belgique à secouer le joug de « l'Espagne, qui, maintenant, déploie avec elle, à « la face de l'Europe, le drapeau de la monarchie « constitutionnelle et représentative.

« A côté de cette alliance avec d'anciens rivaux « qui ne sont plus aujourd'hui que des émules, « nous voyons des rapports d'intimité, d'amitié sin- « cère établis entre la Belgique et toutes les nations « de l'Europe.

« Toutes vont concourir à ce grand acte et vien- « nent affirmer, une fois de plus et d'une manière « absolue, notre indépendance et notre nationalité.

« Au point de vue commercial, l'affranchissement « de l'Escaut constitue également un grand fait, il « est une affirmation nouvelle et glorieuse des doc- « trines libérales qui, en matière de commerce, « envahissent peu à peu le monde et amèneront, à « un jour prochain, la réalisation de ce beau rêve « d'un grand poète : avoir pour patrie le monde et « pour famille l'humanité.

« Au point de vue, enfin, de la politique inté- « rieure, la réforme qui va s'accomplir constitue « une éclatante protestation contre le reproche « insensé que l'on adressait au Gouvernement et à « la majorité parlementaire de vouloir sacrifier les « intérêts de notre métropole commerciale, de « méconnaître l'importance de la ville d'Anvers, de « livrer ses magasins à une ruine certaine, d'exposer « ses habitants, dans un avenir plus ou moins éloi- « gné, à une catastrophe inévitable. »

Ces dernières paroles s'expliquent par les réclamations passionnées, adressées depuis plusieurs mois et sans interruption, à la Chambre des Représen-

tants, au Sénat et au Gouvernement, contre la construction des fortifications et plus spécialement d'une vaste citadelle érigée au nord de la métropole commerciale de la Belgique. Dans leurs requêtes et leurs protestations, la population et les corps constitués anversois ont constamment allégué que cette ville est sacrifiée pour le reste du pays, que son commerce est compromis et qu'on lui prépare l'avenir le plus sombre, un avenir de décadence et de ruine. C'est en réponse à ces doléances que M. Hymans a prononcé les dernières paroles que nous venons de reproduire.

On trouvera la trace des mêmes préoccupations dans les paroles suivantes de M. Loos, ancien bourgmestre de la ville d'Anvers et député de l'arrondissement de ce nom. Il eut la franchise de reconnaître et de constater publiquement toute l'étendue du service que le Gouvernement et la diplomatie belges venaient de rendre au commerce et à la navigation. Le discours de l'honorable membre de la Chambre mérite d'autant plus d'être reproduit, que, dans les circonstances où il fut prononcé, il constituait un véritable acte de courage civique. Voici comment s'exprima M. Loos :

« Je croirais manquer à tous mes devoirs disait-
« il, je croirais commettre un acte d'ingratitude
« envers le pays et le Gouvernement si, comme
« représentant d'Anvers, je ne venais élever ici
« une voix reconnaissante pour le grand acte qui

« vient d'être posé en faveur du port d'Anvers
« spécialement, du commerce et de l'industrie du
« pays tout entier.

« Sans les préoccupations qui agitent encore en
« ce moment les esprits à Anvers, je suis convaincu
« que ces sentiments de reconnaissance et de grati-
« tude envers le pays et envers le Gouvernement
« se manifesteraient d'une manière plus éclatante
« qu'ils ne se produiront peut-être maintenant.

« Le jour viendra cependant où ces fâcheuses
« préoccupations se seront dissipées, et alors, j'en
« ai la conviction, je ne crains pas de le dire,
« chacun reconnaîtra que c'est l'acte le plus impor-
« tant qui aura jamais été posé en faveur de la
« métropole commerciale du pays.

« On l'a dit avec raison, il n'existe dans toute
« l'histoire d'Anvers aucun fait de cette impor-
« tance au point de vue de sa prospérité commer-
« ciale. Si, à la suite de l'entrée des Français, à la
« fin du siècle dernier, la navigation de l'Escaut a
« été rétablie après un siècle et demi d'interrup-
« tion, le commerce ne s'en trouvait pas moins dans
« une triste situation et n'a pu profiter des avan-
« tages que venait lui offrir la liberté de l'Escaut.

« Aujourd'hui, au contraire, que le commerce,
« par suite d'une longue période de paix, a pu
« prospérer et grandir, je suis convaincu que l'acte
« qui vient de s'accomplir est de nature *à doubler,*
« dans un avenir prochain, l'importance commer-

« ciale du pays. L'Escaut affranchi l'est à tout « jamais. Aucune puissance du monde, pas même « la Belgique, ne saurait dorénavant grever l'Escaut « d'un péage quelconque. Toutes les nations ayant « contribué à l'affranchissement de l'Escaut, il ne « sera plus possible de créer des entraves à la « navigation de ce fleuve.

« C'est ce que le commerce et la population « d'Anvers se rappelleront un jour, et alors, j'en ai « la conviction, se manifestera leur reconnais- « sance pour les hommes qui ont amené une « pareille situation. Pour moi, c'est au nom de « cette population, que j'ai l'honneur de repré- « senter ici, que je témoigne au Gouvernement « une profonde gratitude pour l'immense bienfait « dont la ville d'Anvers va lui être redevable. »

L'article unique du projet de loi en discussion fut adopté à l'unanimité des quatre-vingt-six membres présents à la séance [1], dans les termes

[1] Voici les noms des membres de la Chambre des Représentants qui ont donné leur adhésion au traité du 12 mai 1863 :

MM. Lesoinne, Loos, Magherman, Mercier, Mouton, Muller, Nélis, Orban, Orts, Pirmez, Pirson, Prévinaire, Rodenbach, Rogier, Royer de Behr, Schollaert, Tack, Tesch, Thienpont, A. Vandenpeereboom, E. Vandenpeereboom, Vander Donckt, Vanderstichelen, Van Humbéeck, Van Iseghem, Vanleempoel de Nieuwmunster, Van Overloop, Van Renynghe, Van Volxem, Vermeire, Verwilghen, Vilain XIIII,

suivants : « Le traité pour le rachat du péage de « l'Escaut conclu le 12 mai 1863, entre la Belgique « et les Pays-Bas, sortira son plein et entier effet. »

Dans la même séance de la Chambre des Représentants et à la même unanimité, fut votée une seconde loi autorisant S. M. le Roi à conclure avec les États maritimes, des traités réglant leur participation au rachat du péage sous telles clauses, conditions et réserves que le Roi pouvait juger nécessaires ou utiles dans l'intérêt du pays.

Au Sénat, le rapport fut présenté, le 23 mai, par M. Michiels-Loos, sénateur de l'arrondissement d'Anvers, au nom de la commission permanente des affaires étrangères; ce document résume en quelques lignes les principaux épisodes de l'histoire du péage de l'Escaut; il explique, en entrant dans certains détails, la combinaison financière de la réforme; le pays peut être heureux, dit la com-

Wasseige, Allard, Ansiau, Bara, Braconier, Coomans, Coppens, Crombez, Cumont, David, de Boe, de Breyne, de Broncart, Dechentinnes, de Decker, de Florisonne, de Fré, de Gottal, de Haerne, de Lexhy, F. de Macar, de Mérode, de Moor, de Muelenaere, de Naeyer, de Paul, de Pitteurs-Hiegaerts, de Ridder, de Rongé, de Ruddere de te Lokeren, de Smedt, de Terbecq, Devaux, de Vrière, Dolez, B. Dumortier, H. Dumortier, d'Ursel, Frère-Orban, Frison, Grandgagnage, Grosfils, Guillery, Hymans, Jacquemyns, Janssens, J. Jouret, le Bailly de Tilleghem, C. Lebeau, J. Lebeau et Vervoort.

mission, que le rachat se soit opéré avec la participation des puissances maritimes, qui sont ainsi devenues co-propriétaires et intéressées à soutenir et à défendre à jamais la libre navigation de l'Escaut.

Le rapport se termine par des félicitations chaleureuses à M. le Ministre des Affaires Étrangères « pour avoir accompli, sous le règne glorieux de « notre Roi bien-aimé, Léopold Ier, l'acte impor- « tant de l'affranchissement de l'Escaut.

Le 25 mai, fut ouverte la discussion générale du projet de loi décrétant l'approbation du traité; personne ne demanda la parole ni pour, ni contre la loi, et, conformément au règlement de la première chambre, la discussion de l'article unique du projet fut renvoyée à la séance du lendemain.

Dans la réunion du 26 mai, M. Cassiers, Sénateur de l'arrondissement de Saint-Nicolas, se prononça contre le traité du 12 mai 1863, avec une vivacité extraordinaire, il se livra aux calculs les plus étranges et les plus erronés pour démontrer que la combinaison financière à laquelle le Cabinet de Bruxelles s'était arrêté n'était rien moins qu'heureuse et favorable pour la Belgique. M. Cassiers avait combattu énergiquement la loi du 5 juin 1839, décrétant le remboursement du péage au profit des navires étrangers et même des navires belges venant de pays autres que ceux de production; il avait voulu, ainsi que nous l'avons vu, introduire dans le projet du Gouvernement certaines mesures différen-

tielles et de protection. Après vingt-deux années d'intervalle, et sans égard pour les progrès immenses accomplis dans la voie de la liberté économique, M. Cassiers leva de nouveau l'étendard de la protection et de la prohibition. Il mêla à la discussion du grand acte international qui devait affranchir l'Escaut, celle du régime appliqué par le Gouvernement des Pays-Bas au commerce de ses colonies, la question de la navigation sous pavillon national ou étranger, et autres questions de cette nature. Dans deux discours, son opposition avait pris un caractère d'hostilité tel que, contrairement à ses habitudes, le Sénat, se retranchant derrière la lettre de son règlement, refusa à M. Cassiers l'autorisation de prendre une troisième fois la parole.

L'opposition de M. Cassiers, toutefois, resta isolée; la convention conclue avec la Néerlande, pour le rachat du péage de l'Escaut, rencontra au Sénat des appréciateurs intelligents; le rapporteur de la commission des affaires étrangères, l'honorable M. Michiels-Loos, un des armateurs les plus considérables d'Anvers, combattit les diverses objections du Sénateur opposant, par des faits et des observations pratiques incontestables. M. Fortamps, Sénateur de Bruxelles, président de la commission belge de l'exposition universelle de Londres en 1862, fit valoir tous les avantages du rachat sous le triple rapport commercial, financier et politique. « Pour « ma part, dit-il, en terminant son discours, je

« félicite le Ministre qui est parvenu à conclure les « traités qui nous sont soumis et je le remercie des « efforts, couronnés de succès, qu'il a tentés pour « aboutir au résultat si favorable que le Sénat « sanctionnera aujourd'hui en votant à une immense « majorité, si pas à l'unanimité, les différents traités « qui lui sont présentés. »

La loi approuvant le traité du 12 mai 1863 fut votée par trente-quatre voix contre une [1].

Dans la même séance et à la même majorité, le Sénat adopta la loi, autorisant Sa Majesté le Roi, à conclure avec les puissances étrangères, les divers traités que devait nécessiter la grande réforme.

Les deux Chambres législatives de Belgique ont ainsi terminé, en dix jours, l'examen de l'importante mesure attendue avec tant d'impatience et depuis si longtemps ; elles ont voté la loi qui la consacre, pour ainsi dire par acclamation ; c'est que la Bel-

[1] *Ont voté pour :* MM. F. Vergauwen, Oseray, Fortamps, Van Schoor, baron de Sélys-Longchamps, T'Kint de Naeyer, Joostens, Corbisier, Wincqz, comte M. de Robiano, baron de Béthune, baron de Woelmont, baron de Rasse, baron d'Overchie, baron de Labbeville, Hanssens, marquis de Rodes, baron de Tornaco, baron de Favereau, de Pitteurs, Lonhienne, vicomte Du Bus, comte de Looz, de Cannaert, duc d'Ursel, baron d'Anethan, baron Dupont, comte de Robiano, Stiellemans, Michiels-Loos, Mosselman, Bischoffsheim, Zaman, comte de Ribaucourt et d'Omalius-d'Halloy.

A voté contre : M. Cassiers.

gique entière avait rendu hommage à l'excellence de l'œuvre menée à fin par la diplomatie, et avait apprécié toute sa portée! Un grand nombre de chambres de commerce, suivant l'exemple qui leur était donné par celle d'Anvers, ont envoyé à M. Rogier, Ministre des Affaires Étrangères, des adresses de félicitations et de gratitude. La Belgique entière, peut-on dire, considère la suppression du tribut payé aux Pays-Bas pour la navigation sur l'Escaut, comme un événement heureux dont le commerce et l'industrie ont le droit de se réjouir.

Quant à la part attribuée par le pays dans cette œuvre si libérale, à M. Charles Rogier, Ministre des Affaires Étrangères, nous la définirons exactement en transcrivant ici une des nombreuses adresses qui lui ont été envoyées par les chambres de commerce. Nous choisissons celle de Mons comme rendant le mieux le sentiment public en cette circonstance.

Voici comment s'exprime la chambre de commerce de cette ville :

« Mons, 30 mai 1863.

« Monsieur le Ministre,

« L'abolition des péages de l'Escaut a une double « et importante signification. Pour le passé elle « atteste hautement combien grande est la part d'in- « fluence qu'ont su rapidement acquérir à la Bel- « gique, dans les conseils du nouveau autant que de

« l'ancien continent, la sagesse et l'habileté du Roi « et de son Gouvernement. Dans l'avenir, par les fa- « cilités qu'elle réalise, par les réformes qu'elle per- « met, par les progrès qu'elle annonce, elle apparait « comme l'aurore d'une nouvelle ère commerciale.

« L'affranchissement de l'Escaut était la dernière « consécration de sa nationalité que la Belgique eût « à demander au droit public international. Elle ne « l'a pas attendue un tiers de siècle. Un seul, mais « grand règne l'a créée tout entière. Les mêmes « hommes qui, en 1830, dévouaient intrépidement « leur jeunesse à soutenir ses premiers pas, qui, « plus tard, guidés par un prince encore ignoré, « la faisaient laborieusement accepter par les grandes « puissances, ont aujourd'hui la glorieuse satisfac- « tion de voir leur œuvre sortir achevée de leurs « mains sous les yeux de ce même chef, devenu « un objet d'admiration et de respect universels.

« Parmi ceux-là, l'histoire vous doit, Monsieur « le Ministre, une mention toute spéciale et il « semble qu'elle vous ait réservé l'honneur d'être, « en ce grand acte, le principal lieutenant du Roi.

« La chambre de commerce de Mons est heureuse « de vous voir recueillir cette noble récompense « d'une carrière toujours si vaillamment occupée. « Elle vous en offre ses vives félicitations.

« Elle s'applaudit aussi de retrouver ici le nom « qui est gravé sur la première pierre de nos che- « mins de fer. C'est d'un heureux présage pour

« l'expansion, devenue si nécessaire, de notre com-
« merce maritime. La chambre de commerce de
« Mons aime à y lire le signal des plus énergiques
« efforts et le gage d'un avenir prospère. »

Aussitôt après son adoption par les Chambres belges, le traité portant rachat du péage de l'Escaut fut soumis aux Chambres législatives de la Néerlande; dans les sections de la seconde Chambre des États-Généraux, il donna lieu à certaines objections; nous en résumons ici les principales :

Ainsi, on s'est livré à des calculs comparatifs entre les bases de la convention définitivement intervenue et de celle qui avait été préparée par le dernier Cabinet; voici comment s'exprime à ce sujet le rapport de la section centrale de la chambre hollandaise :

« On avait précédemment réclamé 15 millions
« de florins, somme équivalente au chiffre moyen
« du péage, pendant les dix années 1851 à 1860,
« multiplié au denier 25, cette base étant plus
« favorable pour nous; si on obtient aujourd'hui
« une somme plus élevée, c'est que le péage des
« années 1861 et 1862 a été compris dans les
« derniers calculs, ce que les négociateurs ne
« pouvaient pas faire en septembre 1861; le pro-
« duit du péage a été extrêmement élevé pendant
« ces deux années. Pour faire une comparaison
« impartiale, on doit se placer au point de vue des

« négociateurs en 1861, et, dans ce cas, on obtient
« les résultats suivants :

« Produit du péage de 1851 « à 1861 . . . . . fl.	6,306,040	20
« dont $^1/_{10}$ s'élève à	630,604	02
« multiplié au denier. . . .		25
« produit . . . . . fl.	15,765,100	50

« D'après la base actuellement admise, le résul-
« tat aurait été :

« Produit de 1856 à 1860, fl.	3,797,841	81
« dont $^1/_5$ s'élève à.	759,568	36
« multiplié au denier. . . .		20
« produit . . . . . fl.	15,191,367	20

« Par conséquent, moins que par les négocia-
« tions de 1861, une somme de fl. 573,733-30.

« Si on avait adopté la base du dernier cabinet,
« dans les négociations de 1863, on aurait obtenu :

« Produit de 1853 à 1862. fl.	7,346,284	44
« dont $^1/_{10}$ s'élève à	734,628	44
« multiplié par.		25
« donne . . . . . fl.	18,365,711	»
« tandis que le capital de rachat « actuel est de.	17,141,640	»
« Par conséquent, la base ac- « tuelle présente un désavantage « de. . . . . fl.	1,224,071	»

« Or, si le Gouvernement avait adopté la base « de 1861, l'État aurait reçu cette somme en plus, « ce qui eût été d'autant plus équitable qu'il est « dit dans l'Exposé des motifs, que le produit du « péage augmentait sans cesse. »

A ces objections, il a été répondu, dans les sections, par cet argument, que les bases de 1861 constituaient bien la demande de la Hollande, mais nullement l'accession de la Belgique à cette réclamation ; que, d'un autre côté, les Pays-Bas ne contribuent en rien, du chef de leur pavillon, au prix du rachat, et enfin qu'on ne doit pas perdre de vue que, par suite de l'envasement du fleuve et de la jonction des ports de Flessingue et de Terneuse aux chemins de fer, le péage de l'Escaut commençait à courir le risque d'éprouver une diminution très-considérable.

Des membres de la Chambre se sont prononcés, dans les sections, contre la diminution opérée sur les droits de pilotage de l'Escaut, comme devant naturellement conduire à une réduction des droits de pilotage en général. D'autres représentants ont fait ressortir « la position favorable qu'acquiert « maintenant Anvers, » et ont insisté, de ce chef, sur la nécessité d'opérer, le plus promptement possible, la jonction des ports néerlandais avec les chemins de fer.

Conformément aux usages parlementaires de la Néerlande, le ministère a répondu par un contre-

rapport aux observations contenues dans le travail de la section centrale de la seconde Chambre.

Le Gouvernement fait remarquer que la somme stipulée par le traité pour le rachat du péage de l'Escaut « peut être considérée comme très-satisfai-
« sante et que les intérêts qu'elle produira compen-
« seront largement les avantages obtenus actuelle-
« ment par un droit qui, même dans le rapport des
« sections, a été qualifié de possession précaire,
« dont le maintien obstiné doit finir par entraîner
« une perte. »

A l'observation faite par quelques membres que la base adoptée par le précédent ministère était plus favorable que celle d'après laquelle le traité a été définitivement conclu, l'exposé du ministère répond qu'en 1861 on s'est occupé successivement de trois bases diverses pour fixer le prix du rachat; deux d'entre elles seulement ont donné lieu à des négociations avec la Belgique. Le rapport des sections ne parle que de la dernière base de 1861, mais il oublie de dire que le Gouvernement belge avait suffisamment fait entrevoir sa résolution de ne jamais admettre la capitalisation au denier 25. La base que les sections reprochent au Cabinet actuel de ne pas avoir fait prévaloir est donc précisément celle que le ministère précédent n'a pas même pu soumettre aux délibérations diplomatiques qui avaient pour but le rachat du péage de l'Escaut.

Le Gouvernement donne encore d'autres détails

en réponse à quelques observations secondaires des sections.

Il est utile de rappeler que le traité relatif à la capitalisation du péage n'a pas été le seul conclu le 12 mai 1863 : il était accompagné de deux conventions, l'une de commerce, l'autre réglementant les prises d'eau de la Meuse. Cette dernière a donné lieu, dans la seconde Chambre à un débat des plus irritants, à tel point que le président de l'honorable assemblée a dû intervenir pour faire, au nom des intérêts de la patrie, un appel à la conciliation et à la modération.

La législature des Pays-Bas eût désiré des concessions plus grandes quant au régime de la Meuse ; elle était d'avis qu'en négociant à la fois ce traité et celui du rachat du péage de l'Escaut, il eût été facile aux négociateurs néerlandais d'obtenir des avantages plus considérables que ceux stipulés dans la convention spéciale de la Meuse. La Belgique, disaient plusieurs orateurs, pour résoudre les questions concernant l'Escaut, eût fait des concessions en ce qui concerne la Meuse, si les négociateurs des Pays-Bas avaient été assez habiles pour les réclamer et assez énergiques pour soutenir leurs demandes.

Le Cabinet de la Haye répondit avec beaucoup de vérité que, quoique étant négociés en même temps, les divers actes conclus, le 12 mai 1863, n'en étaient pas moins parfaitement distincts, qu'il fallait les

juger isolément et qu'en les appréciant ainsi, aucun reproche ne pouvait être adressé à leurs auteurs!

Il y eut quelque crainte au sujet de l'adoption de la convention de la Meuse; mais deux discours, l'un de M. le Ministre des Affaires Étrangères, l'autre de son collègue de l'Intérieur, finirent par convaincre la majorité, et le traité spécial pour la Meuse fut adopté par la seconde Chambre des États-Généraux, le 27 juin, par trente-six voix contre trente.

Dès lors la question relative au rachat du péage de l'Escaut pouvait être considérée comme résolue de fait; elle fut portée devant la seconde Chambre le 29 juin.

Le débat n'a roulé que sur un seul point : les bases adoptées pour la capitalisation du péage.

En 1861, ainsi que nous l'avons vu plus haut, avaient eu lieu les premières négociations relativement à cette importante affaire; depuis lors le ministère néerlandais avait été modifié; et le parti de l'ancien Cabinet est venu soutenir devant la Chambre que les bases adoptées, dans les premiers pourparlers diplomatiques, étaient plus avantageuses aux Pays-Bas. Deux orateurs se sont fait les organes de cette doctrine, dans la discussion publique du traité.

MM. les Ministres des Affaires Étrangères et des Finances ont donné des explications claires et précises sur l'état des négociations, au moment de

l'entrée au pouvoir du nouveau cabinet, de même que sur les bases plus ou moins formellement convenues en 1861 ; ils n'ont pas eu de peine à démontrer que les négociateurs de 1863 n'ont négligé aucun effort pour obtenir ce qui était juste et équitable.

Un seul membre, examinant le traité en lui-même, a été d'avis que les stipulations arrêtées n'étaient pas suffisamment avantageuses pour les Pays-Bas ; selon lui, il eût été facile de se faire octroyer de plus grandes concessions par la Belgique.

Ce membre, cependant, ne s'est pas opposé par son vote au traité et, comme à la Chambre des Représentants à Bruxelles, le rachat du péage de l'Escaut a été adopté par la seconde Chambre des États-Généraux, à l'unanimité des membres présents.

Les travaux préliminaires dans les sections de la première Chambre, tant en ce qui concernait le traité ayant pour objet le règlement des prises d'eau de la Meuse, que celui relatif à la capitalisation et au rachat du péage de l'Escaut, ont eu le même caractère, à peu près, que ceux de la seconde Chambre.

Plusieurs membres, ainsi que le constate le rapport de la section centrale, ont fait remarquer qu'en présence de l'accroissement graduel du revenu donné par le péage à la Néerlande, il eût été facile d'obte-

nir de la Belgique un capital de rachat plus élevé; mais, obéissant à des considérations politiques et à leur désir de ne pas compromettre les rapports amicaux existant actuellement entre les deux pays, ils n'en voteront pas moins le traité.

Une autre clause du traité a été assez vivement critiquée dans les sections de la première Chambre : c'est celle relative à la diminution des droits de pilotage; certains membres ont surtout exprimé leur étonnement de voir accorder une réduction plus forte aux navires à vapeur et aux navires remorqués qu'aux simples bâtiments à voiles; ils craignent qu'il ne résulte de ces dégrèvements un préjudice pour le commerce et pour la navigation des Pays-Bas.

Le Gouvernement a répondu à ces diverses objections : en ce qui concerne les droits de pilotage, il a fait voir qu'aux termes des actes internationaux existants et notamment aux termes des règlements arrêtés par la commission mixte d'Anvers, la Belgique aurait pu exiger depuis longtemps l'abaissement du tarif des droits de pilotage, puisqu'un semblable abaissement a eu lieu dès 1852 sur la Meuse, le règlement dont il s'agit contenant la mention expresse que les tarifs de pilotage seront les mêmes sur les deux voies navigables. Quant à la fixation du capital de rachat, le Gouvernement fit ressortir les circonstances qui pouvaient rendre tôt ou tard assez précaire le droit perçu sur la

navigation de l'Escaut, alors que toutes les puissances, par diverses grandes mesures déjà prises, et entre autres en ce qui concerne le Sund et l'Elbe, ont fait connaître leur intention formelle, d'affranchir toutes les voies navigables de taxes de cette nature. Le capital une fois versé dans les caisses du trésor des Pays-Bas, lui reste acquis, sans qu'aucune contestation, aucune réduction ne soient alors possibles.

La discussion publique au sein de la première Chambre eut lieu le 4 juillet; peu d'observations furent échangées en ce qui concerne le traité relatif au péage de l'Escaut. Le traité a été voté à l'unanimité des membres présents à la séance. Au Sénat belge, on se le rappelle, un seul membre s'était prononcé contre; tous les autres avaient voté en faveur de la convention.

Au moment où paraîtront ces pages, le Gouvernement belge aura donc pu réunir, à Bruxelles, dans une conférence, les représentants de toutes les puissances qui participent à l'œuvre d'affranchissement de notre beau fleuve. Comme toutes les questions de principe, quant à l'acte international à intervenir, ont été résolues par des négociations directes avec chacune des puissances; comme, en outre, les parts contributives de chaque État ont été réglées, et qu'il ne s'agit plus, dès lors, que de la rédaction de l'acte général qui doit contenir les

stipulations communes à toutes les nations et celles particulières à chacune d'elles, aucune difficulté ne saurait plus arrêter la conclusion définitive d'une affaire à la réussite de laquelle le Gouvernement et la diplomatie belges ont voué tous leurs efforts depuis plusieurs années.

L'Escaut, complétement libre enfin, va être placé dans une situation tout à fait particulière, et dont il n'existe point d'exemple encore dans l'histoire des voies navigables.

Affranchie avec le concours pécuniaire des diverses puissances dont les navires visitent nos ports, affranchie moyennant le payement d'un capital que la Hollande consent à recevoir en échange de la taxe que lui devaient tous les pavillons, la navigation de l'Escaut ne saurait plus jamais être frappée d'aucun droit, d'aucun impôt, d'aucune redevance. Le jour où le Gouvernement des Pays-Bas, lui qui garde les bouches du fleuve, pourrait encore songer à imposer une nouvelle taxe à la navigation sur l'Escaut, ce n'est plus la Belgique seule qui réclamerait contre une semblable exigence. Toutes les puissances qui, de leurs deniers, ont payé l'affranchissement de leurs pavillons, auraient le droit de s'inscrire, et nulle d'entre elles ne manquerait en réalité de s'inscrire contre des prétentions que la Néerlande ne peut plus élever, puisqu'elle en a reçu le prix. En ce qui concerne les Pays-Bas, et sur la partie néerlandaise du fleuve, depuis la mer

jusqu'aux frontières de Belgique, la question de l'affranchissement de l'Escaut est donc résolue d'une manière définitive, immuable. La liberté de ce fleuve est désormais un fait placé au-dessus de tout débat, comme de toute tentative ultérieure d'asservissement.

La Belgique elle-même ne serait plus libre de modifier cette situation ; elle a aliéné sans retour son droit de frapper jamais d'une taxe quelconque la navigation de l'Escaut sur la partie du fleuve qui traverse exclusivement son territoire. Si, en effet, les puissances étrangères ont consenti à payer leur quote-part dans le capital nécessaire pour indemniser la Néerlande, c'est que le Gouvernement belge, comme mesure corollaire, s'est engagé à supprimer le droit de tonnage, à réduire les frais de pilotage et à diminuer les taxes locales perçues sur la navigation par l'administration communale d'Anvers.

Le régime libéral qui va être appliqué à l'Escaut n'est plus l'œuvre de la Belgique seule, elle n'est plus l'œuvre de la Belgique et de la Néerlande, accomplie sous le contrôle et la garantie de certaines des grandes puissances ; le régime de liberté qui va être inauguré est le fait commun de toutes les nations qui font le commerce avec la Belgique.

Pourquoi insisterions-nous pour faire ressortir tout ce qu'a d'important et d'heureux un acte qui amène de semblables résultats? Il est des mesures qu'il suffit de citer pour dire leur grandeur : l'affran-

chissement de l'Escaut est du nombre ; l'histoire le marquera parmi les événements heureux qui glorifient le règne du premier de nos rois et les noms de ceux-là vivront dans la gratitude du peuple, qui ont aidé à doter leur pays de cet incontestable bienfait.

CHAPITRE III.

La navigation sur l'Escaut, à part les stipulations introduites par le traité des vingt-quatre articles, était régie par la loi du 26 août 1822.

Le péage dû à la Néerlande était établi, non sur le trajet entier de la mer à Anvers, mais seulement sur la partie hollandaise de l'Escaut, qui forme le bras de mer connu de temps immémorial sous le nom de *Hondt*.

Sur la partie belge existait un autre droit, frappé en vertu de la loi de 1822, sous la dénomination de droit de tonnage; ce droit s'élevait savoir : pour les navires belges et les navires étrangers assimilés, à 95 $^{4}/_{10}$ centimes par tonneau à leur première entrée dans nos ports, et pareille somme à leur première sortie pendant la même année, en tout fr. 1-90 $^{8}/_{10}$ par tonneau et par année; pour les navires étrangers non assimilés fr. 2-22 $^{6}/_{10}$ par tonneau pour chaque voyage effectué.

L'assiette de cet impôt, on le reconnaîtra aisément, était peu logique; il n'était perçu qu'une fois par année et devenait nul, par conséquent, ou

à peu près, pour les bâtiments qui, faisant la navigation entre la Belgique et les pays voisins, multipliaient leurs apparitions dans nos ports. Citons, par exemple, les bateaux à vapeur des lignes régulières de navigation entre la Belgique et divers ports anglais, pour lesquels le droit, une seule fois perçu chaque année, se répartissant entre cinquante-deux voyages — un par semaine — n'équivalait plus même à une taxe de 4 centimes par tonneau pour chaque voyage. Pour les navires au long cours, par contre, ne fréquentant nos ports qu'une seule fois par année, le droit de tonnage était une charge réelle.

La perception du droit de tonnage donnait lieu depuis de nombreuses années, de la part du commerce, aux réclamations les plus énergiques et les plus légitimes ; c'est qu'autour de nous se faisait, sous le rapport du régime appliqué à la navigation, un travail constant d'émancipation auquel la Belgique restait complétement étrangère ; dans la plupart des pays maritimes d'Europe, en Angleterre, en France, en Hollande notamment, des réformes très-libérales furent successivement introduites : les droits grevant la navigation furent notablement diminués ou vinrent même à disparaître complétement.

A chaque mesure libérale prise dans des pays voisins, nos concurrents en affaires, les réclamations se firent en Belgique plus vives, plus ardentes; aussi la réforme sollicitée par le commerce fut elle résolue en principe. Seulement le produit du droit

de tonnage constituait pour notre pays un dédommagement partiel pour le remboursement du péage de l'Escaut ; le Gouvernement trouvait dans la taxe perçue par lui et supportée par tous les navires visitant nos ports, une partie assez notable du sacrifice qu'il s'imposait tous les ans au profit de ces mêmes navires.

En fait, tout le montant du droit de tonnage reçu par la Belgique passait dans la caisse des Pays-Bas, et quelque désir qu'eût le Cabinet de Bruxelles de se rendre aux vœux du commerce, il ne pouvait se résoudre à cesser de recevoir, sans qu'il fût trouvé une combinaison qui le dispensât, en même temps, de donner.

Cette différence essentielle entre la situation de la Belgique et celle des diverses puissances qui introduisirent, dans leurs ports, les réformes libérales auxquelles nous venons de faire allusion, frappèrent tous les esprits sérieux : à peine fut-elle signalée, à peine avait-on fait connaître le but poursuivi par le Gouvernement, et qui consistait à faire servir la suppression du droit de tonnage à la capitalisation du péage de l'Escaut, que les réclamations cessèrent et que le ministère ne fut plus dérangé dans sa marche.

Le tableau suivant indiquant, d'une part, les sommes perçues chaque année par la Belgique, à titre de droit de tonnage, depuis 1840, d'autre part la proportion de ce revenu comparativement aux sommes payées pour le remboursement du péage

dû à la Hollande, fera voir d'un seul coup, de quelle importance il était pour notre pays, de ne point séparer les deux questions. Voici ce tableau :

ANNÉES.	DROITS DE TONNAGE PERÇUS.	MONTANT DU PÉAGE REMBOURSÉ.	PROPORTION pour cent du droit de tonnage comparativement au péage.
	Francs.	Francs.	Fr. c.
1840	335,215	612,343	54 75
1841	366,814	626,627	58 54
1842	372,048	714,622	52 08
1843	438,703	924,345	47 46
1844	373,738	736,820	50 72
1845	481,360	972,832	49 48
1846	587,810	1,111,867	52 87
1847	574,286	1,116,868	51 42
1848	355,401	703,548	50 51
1849	447,074	969,327	46 12
1850	383,995	838,251	45 69
1851	360,947	823,135	43 85
1852	561,549	1,117,469	50 25
1853	532,302	1,079,918	49 29
1854	595,904	1,170,576	50 90
1855	598,727	1,188,068	50 40
1856	704,123	1,499,055	46 97
1857	682,866	1,603,655	42 58
1858	730,812	1,579,087	46 28
1859	678,302	1,568,058	43 26
1860	836,099	1,886,879	44 31
1861	1,010,944	2,184,106	46 30
1862	854,740	1,946,438	43 35
TOTAUX . . .	12,863,758	26,973,864	47 69

Les chiffres contenus dans ce tableau diront, à eux seuls, combien le Gouvernement belge devait tenir à ne pas se dessaisir d'une arme qui devait engager un jour les puissances maritimes à participer libéralement dans le rachat du péage de l'Escaut. En effet, en échange de la quote-part que chaque État consentirait à payer pour abolir la taxe due à la Néerlande, la Belgique libérerait les pavillons étrangers des droits perçus à son profit. De cette manière, en contribuant au rachat d'un péage, qu'à la vérité les navires ne payaient pas, on rachetait une taxe dont ils étaient réellement tenus.

Cette considération, et il devait en être ainsi, ne pouvait échapper à aucun gouvernement éclairé; elle devait faciliter, comme elle a facilité en fait, la conclusion des divers actes internationaux se rattachant à la grande mesure si heureusement admise.

Cet avantage déjà considérable, offert aux navires visitant le port d'Anvers, n'était du reste pas le seul que la Belgique voulût octroyer comme corollaire du concours pécuniaire qu'elle sollicitait des puissances maritimes.

Nous avons parlé de réglements en commun, faits à Anvers, par une commission mixte (hollando-belge) pour la navigation de l'Escaut; en vertu de ces réglements, tout capitaine ou patron de navire, se rendant de la pleine mer en Belgique, par l'Escaut ou le canal de Terneuse, est tenu de prendre un pilote belge ou hollandais et de payer pour ses

services une rétribution, appelée *droit de pilotage,* dont le taux a été établi de commun accord par les deux pays. Le tarif de ce droit varie suivant les saisons d'hiver ou d'été; il a pour base le tirant d'eau des navires.

Le produit du pilotage figure annuellement au budget des voies et moyens, pour une somme de 600,000 francs environ.

Les frais que le pilotage occasionne au Gouvernement sont loin d'atteindre le même chiffre. Voici quels sont les seuls crédits portés, de ce chef, au budget du ministère des affaires étrangères :

« Personnel du pilotage, 188,000 francs. Remi-
« ses à payer au personnel actif du pilotage et aux
« agents chargés de la perception des recettes des
« divers services de la marine, fr. 222,468-51.

« Payement à faire à l'administration du pilotage
« néerlandais, en vertu des traités existants, du
« chef du pilotage et de la surveillance commune;
« restitution des droits indûment perçus et perte,
« par suite de fluctuations du change, par suite des
« sommes à payer à Flessingue, 13,500 francs.

Ainsi que le fait remarquer, à bon droit, le conseil supérieur de l'industrie et du commerce, dans un document publié par ses soins en 1862, il figure dans ces deux derniers crédits des dépenses étrangères, pour partie au moins, au pilotage; et ce conseil est dans le vrai en affirmant que les frais résultant, pour le Gouvernement, du

service dont il est question, ne s'élèvent guère qu'à 300,000 francs par an, frais auxquels il faut joindre, toutefois, l'entretien et le renouvellement des bateaux pilotes et autre matériel.

Les bénéfices réalisés par l'État pouvaient donc être évalués à un *minimum* de 200,000 francs par an, bénéfices équivalant à une nouvelle taxe frappée sur la navigation.

Les règlements sur la navigation de l'Escaut, arrêtés à Anvers le 20 mai 1843, portaient, entre autres, cette clause que dans le cas où les tarifs du pilotage viendraient à être réduits sur la Meuse, le tarif adopté de commun accord pour l'Escaut serait diminué de plein droit dans la même proportion, stipulation introduite afin d'empêcher qu'en aucun temps la navigation sur ce dernier fleuve ne devînt plus onéreuse que celle sur la Meuse.

Or dès l'année 1852, le gouvernement néerlandais avait abaissé les droits de pilotage sur la Meuse de 20 p. c. pour les navires à voiles, de 25 p. c. pour les navires remorqués, et de 30 p. c. pour les navires à vapeur. Aussi, depuis cette époque, les réclamations du commerce ont été incessantes, dans le but d'obtenir une réduction semblable sur les frais du pilotage de l'Escaut.

Cette mesure, toujours retardée, fait partie de la grande réforme qui affranchit l'Escaut; la même diminution de 20, de 25, de 30 p. c., suivant la catégorie des navires, sera désormais accordée sur les

frais de pilotage en Belgique ; ce sacrifice de la part du trésor belge, évalué à une somme de 170,000 à 180,000 francs par an, fait partie des avantages que la Belgique a offerts à la navigation étrangère, en échange du concours qu'elle sollicitait des divers États pour le rachat du péage dû aux Pays-Bas.

L'économie à résulter de cette double mesure aura pour la navigation étrangère une véritable importance ; nous le prouvons en prenant pour base de nos calculs un navire de 500 tonneaux ; nous le supposons arrivant à Anvers avec un chargement et partant sur lest, avec un tirant d'eau de 53 palmes à l'entrée, et 44 palmes à la sortie. (Ces conditions se rencontrent en moyenne dans les navires de long cours qui visitent le port d'Anvers.)

Le droit de tonnage pour un semblable navire s'élevait à fr. 1,100-82 ; ce droit sera complétement supprimé.

Le droit de pilotage (salaire d'hiver) était établi de la manière suivante :

De la mer à Flessingue	fr.	402	12
De Flessingue à Anvers.		220	»
D'Anvers à Flessingue		148	»
De Flessingue à la mer		91	01
Total . . .	fr.	861	13

En appliquant à ce chiffre la réduction la plus minime, soit celle de 20 p. c., il est constaté que les frais de pilotage subiront une diminution de

fr. 172-23, laquelle, jointe à celle résultant de la suppression du droit de tonnage, porte le dégrèvement de la navigation à une somme totale de fr. 1,273-05 pour un navire de 500 tonneaux, dégrèvement qui n'affecte que les seules taxes perçues par le Gouvernement.

Or, le Gouvernement ne consent pas seul, à l'occasion du rachat du péage de l'Escaut, à réduire les charges qui pèsent sur la navigation : l'administration locale d'Anvers, la première intéressée à voir se développer le mouvement de son port, a préparé de longue main une réforme importante : diverses taxes locales frappaient la navigation dans le port d'Anvers, sous autant de dénominations différentes : les droits de quai, les droits de bassin, les droits de cuisine, les droits d'octroi constituaient un ensemble de charges ne s'élevant pas à un chiffre moindre de 600 à 650 francs pour un navire de 500 tonneaux.

Afin de faciliter plus tard une réforme plus grande et plus radicale, l'autorité locale d'Anvers a, depuis deux années, simplifié notablement son système de taxes; les divers droits que nous venons d'indiquer ont été fusionnés en un seul et ont éprouvé une première réduction, que l'on peut évaluer à 30,000 francs par an, sur un chiffre total de recettes de 300,000 francs. Une nouvelle réduction d'une semblable somme accompagnera la promulgation des lois et des traités qui suppriment le péage dû à la Néerlande, et le droit de tonnage dû à la Belgique.

Cette seconde réduction équivaut à une diminution de 50 francs pour chaque navire de 500 tonneaux.

De semblables diminutions, cela est incontestable, doivent modifier profondément les conditions de navigation du port d'Anvers; toujours le commerce se plaignait, et à bon droit, de l'excessive élévation des taxes dont cette navigation était grevée, désormais ces plaintes n'auront plus aucune justification. Le tableau suivant indique quels frais incomberont dans la suite aux navires visitant le port d'Anvers; il se rapporte à un navire jaugeant 500 tonneaux, arrivant et partant, dans les conditions que nous avons fait connaître plus haut :

PORT D'ANVERS.

Pilotage de la mer à Flessingue . .	fr.	321	70
— de Flessingue à Anvers . . .		176	»
— d'Anvers à Flessingue . . .		118	40
— de Flessingue à la mer . . .		72	81
— pour entrer et sortir du bassin .		4	24
Mesurage du tirant d'eau		2	12
Frais de quarantaine		5	»
— de jaugeage		15	»
Droits de fanaux et feux		93	49
— au commissariat maritime . . .		18	»
Rapport de mer au tribunal de commerce.		22	60
Demande et nomination d'experts au tribunal de commerce		14	30
A reporter . . .	fr.	863	66

Report . . . . fr.	863	66
Dépôt du certificat d'arrimage au tribunal de commerce.	11	»
Visite par les experts.	55	»
Droits locaux dus à la ville, 70 centimes et 15 p. c.	402	»
140 lasts de lest à fr. 2-25 et 15 p. c.	362	25
Courtage d'entrée et de sortie à 75 centimes par tonneau	375	»
Frais divers	30	»
Total. . . .	2,098	91

Les frais qu'auront à supporter dorénavant les navires, dans les conditions qui précèdent, en visitant le port d'Anvers, s'éléveront donc à une somme de 2,100 francs.

De tout temps, la préoccupation du commerce anversois a été de voir réduire les frais pesant sur la navigation de l'Escaut, dans des proportions telles que la lutte devînt possible, sous ce rapport, entre le port d'Anvers et les ports néerlandais. Ce résultat serait-il acquis par suite des grandes mesures formant dans leur ensemble la réforme la plus large à laquelle le commerce belge pût prétendre? Pour pouvoir répondre à cette question, nous nous sommes procuré les renseignements résumés dans le tableau suivant; ils se rapportent à un navire de 500 tonneaux, visitant, dans les mêmes conditions

que celles indiquées plus haut pour la Belgique, le port de Rotterdam :

Pilotage de mer à Brouwershaven. fl.	118	40
Remorquage de Brouwershaven à Helvoet.	128	»
Pilotage de rivière de Brouwershaven à Helvoet	40	»
Pilotage de rivière de Helvoet à Rotterdam	33	30
Droit de passage du canal, entrée et sortie	55	»
Remorquage dans le canal . . .	30	»
— du canal à Rotterdam.	81	»
Surveillance des douanes au déchargement	25	»
Droits de port	100	»
Certificat de jauge	16	50
Droits de feux, phares et bouées. .	125	»
Acquit de la douane	12	60
Accise sur les provisions	3	50
Protêt de mer, contribution pour sauvetage, etc	30	»
250 tonneaux de lest à 40 cents . .	100	»
Pilotage de rivière, à la sortie . .	20	70
— de mer, à la sortie . . .	29	»
Expertition de douane au port de mer.	6	»
Courtage à 40 cents le tonneau . .	200	»
Total. . . fl. P.-B.	1,154	»

soit, en chiffres ronds, une somme de 2,450 francs. Dans ces termes, on le voit, les vœux du commerce anversois sont complétement exaucés; la réforme maritime est complète, radicale, et la lutte avec Rotterdam, ce rival redouté d'Anvers, ne trouvera plus d'obstacle désormais dans les conditions fiscales frappant la navigation en Belgique.

Seulement, et nous croyons devoir appeler la plus sérieuse attention du commerce et de la population d'Anvers, en général, sur les quelques considérations qui vont suivre; si, grâce aux mesures libérales prises par le Gouvernement belge, l'écart entre les frais incombant à la navigation à Anvers et ceux qui atteignent la navigation à Rotterdam n'est pas plus considérable encore, on ne peut l'attribuer qu'à la régence d'Anvers elle-même.

Les droits prélevés sur la navigation par la caisse communale sont bien plus élevés dans le port belge que dans le port néerlandais; ainsi, en premier lieu, les droits de port (droits locaux) ne montent à Rotterdam qu'au taux de fr. 211-60, tandis qu'à Anvers, même après la réduction projetée, ils seront encore de fr. 450-50.

En outre, 250 tonneaux de lest ne coûtent à Rotterdam que 100 florins des Pays-Bas, alors qu'à Anvers 140 lasts ou 280 tonneaux sont portés en compte pour une somme de fr. 362-25. Or, nous trouvons dans un document publié par la régence d'Anvers elle-même, la preuve que cette différence

de prix entre le lest en Hollande et celui de Belgique forme un bénéfice encaissé par la ville. En effet, dans un rapport présenté au conseil communal d'Anvers, le 31 octobre 1859, par les commissions réunies du commerce et des finances, nous lisons cet aveu naïf, fait par le collége échevinal de cette ville, que de la somme de fr. 362-25, portée en compte pour droit de lestage, la ville ne retire qu'une faible partie: sa part n'est que de 105 francs, le reste forme le salaire des lesteurs!

Ainsi, d'une part, les droits de port perçus par la caisse communale d'Anvers dépassent de fr. 190-90 ceux réclamés par la ville de Rotterdam, et, d'autre part, la ville d'Anvers bonifie d'une somme de 105 francs sur un service monopolisé entre ses mains, lequel, s'il était livré à la libre concurrence, ne tarderait pas à produire une économie notable.

Quoi qu'il en soit, cependant, de ce dernier point, il y a, parmi les frais qui grèvent la navigation en Belgique, une somme de 300 francs qui doit disparaître; il serait tout à fait anomal, alors que le Gouvernement s'impose tous les sacrifices pour affranchir l'Escaut, que la ville la plus intéressée à la liberté du fleuve continuât à frapper des taxes plus élevées que celles qui existent dans d'autres ports, et qu'elle cherchât surtout à réaliser un bénéfice sur des opérations auxquelles les navires sont astreints dans son port.

On se tromperait étrangement en croyant que le Gouvernement et le commerce des Pays-Bas vont rester inactifs en présence de la réforme accomplie en Belgique, avec le concours du Cabinet de la Haye lui-même. Les hommes d'État et les commerçants de la Néerlande sont trop habitués à envisager, du point de vue le plus élevé et le plus libéral, les questions de la nature de celle dont nous nous occupons, pour qu'ils ne prennent bientôt quelque mesure énergique, afin d'équilibrer les conditions réciproques de la navigation dans les deux ports.

Il importe hautement que la Belgique se prépare à suivre ce mouvement et que la régence d'Anvers, soit immédiatement, soit graduellement, diminue encore de 300 francs les sommes qu'elle perçoit directement ou indirectement sur la navigation. L'ensemble des charges incombant à un navire de 500 tonneaux visitant le port d'Anvers serait ainsi réduit à 1,800 francs.

Il sera d'autant plus nécessaire de ne pas s'en tenir à la seule réforme introduite actuellement, en ce qui concerne les taxes locales, que, quoique la lutte soit directement engagée entre le commerce néerlandais et le commerce belge, à cause du voisinage des deux pays, la Belgique n'a pas à se préoccuper seulement du mouvement libéral qui se fait, sous le rapport de la navigation, dans les Pays-Bas ; ce mouvement est universel, il se produit dans tous les ports d'Europe.

Ainsi, en France également, les mesures les plus larges ont été prises, dans ces dernières années, pour affranchir la navigation des entraves qui embarassaient sa marche; un nouveau système à été inauguré par suite de la conclusion du dernier traité entre la France et l'Angleterre, traité dont les dispositions sont successivement appliquées, par des conventions internationales, aux divers pays maritimes.

Or, il résulte de renseignements officiels mis à notre disposition que les frais de port et de navigation, au Havre, s'élèvent pour un navire français et, par conséquent aussi pour les navires assimilés— l'exemple cité se rapporte à un bâtiment de 429 tonneaux — à l'entrée, à fr. 1,070-65, à la sortie, à fr. 315-05, total 1,385 francs.

Dans les villes libres de Hambourg et de Brème également, les conditions de la navigation sont exceptionnellement économiques, et il ne peut en être autrement: gouvernement et ville se résument dans ces ports en une seule main; les prétentions se simplifient et se modèrent au profit de l'intérêt public; un compte simulé pour un navire de 600 tonneaux porte les frais de navigation de tout genre, tant à l'entrée qu'à la sortie du port de Brème, à une somme de 230 thalers en or, soit 920 francs.

Ces chiffres, on le voit, contiennent plus d'un enseignement dont on fera bien, en Belgique, de

tirer profit ; le résultat acquis, comparativement à l'ancienne situation du port d'Anvers, est immense et incalculable. Sans atteindre aux limites du bon marché auxquelles on est parvenu à Brème et au Havre, notre commerce pourra lutter dans la suite avec les ports néerlandais ; et, si la régence d'Anvers comprend tous les devoirs de sa position, il sera impossible que l'équilibre, enfin établi, puisse jamais être détruit au désavantage d'Anvers.

D'autres questions encore sont dignes de fixer l'attention ; elles ont déjà fait l'objet des méditations de ceux qui se préoccupent de l'avenir du commerce belge : ainsi, pour n'en citer qu'une, l'organisation actuel du corps des courtiers de navires laisse à désirer sous certains rapports, et une révision du tarif des courtages est indispensable, dans l'intérêt de la navigation.

Les Chambres législatives auront bientôt à se prononcer sur le point de savoir si l'institution des courtiers doit être maintenue ou bien si on livrera le travail de ces agents intermédiaires à la libre concurrence, question très-délicate et qu'il n'entre pas dans nos intentions de discuter.

Seulement, à quelque décision qu'on s'arrête, il conviendra de réviser les tarifs du courtage de telle façon que, sous ce rapport encore, les navires ne soient pas astreints à des frais plus élevés que ceux mis à leur charge dans les ports concurrents.

Le but final de tous les efforts doit être désormais

de faire d'Anvers, le port le plus économique, le plus hospitalier, et ce but rien ne saurait nous empêcher de l'atteindre.

CHAPITRE IV.

Le port d'Anvers sera donc enfin placé dans une situation, laquelle, sous le rapport des frais grevant la navigation, lui permet d'engager la lutte avec ses rivaux naturels en commerce. A l'avenir, les raisons, peut-être même seulement les prétextes si souvent invoqués par le commerce anversois, pour justifier et pour expliquer son infériorité et son inaction, n'existeront plus : les navires de toutes les nations et de toutes les provenances pourront apporter vers la métropole commerciale de Belgique, les articles des divers pays producteurs, et cela dans des conditions au moins aussi avantageuses que celles qui régissent les ports d'Amsterdam et de Rotterdam. Les voies de communication qui, par terre, aboutissent à Anvers permettent le transport de ces mêmes articles vers les grands centres de consommation du continent européen, et, d'un autre côté, leurs

fabricats peuvent arriver dans le port belge facilement, promptement et économiquement.

Toutes les conditions se réunissent ainsi, plus que jamais aujourd'hui, pour faire d'Anvers un grand et immense marché, pour y constituer un vaste entrepôt, pourvu en matières premières de tous genres à l'usage de l'industrie, non-seulement de la Belgique, mais d'une partie de la France, de l'Allemagne, de la Suisse, de même que pour ériger cette place commerciale en un intermédiaire actif, en vue du placement, au loin, des fabricats de ces mêmes pays, comme de ceux de la Belgique.

Seulement le commerce d'Anvers saura-t-il profiter des avantages nouveaux qui viennent de lui être si largement octroyés? Question intéressante qu'il faut s'efforcer de résoudre dans l'intérêt du pays.

Mais, avant de chercher à en donner la solution, il importe de jeter un coup d'œil sur le passé et d'établir les causes réelles de l'infériorité du commerce d'Anvers, comparativement aux marchés voisins; cette recherche sera fertile en leçons; on guérit mieux, en effet, les maladies dont on a bien déterminé l'origine et les causes.

Et tout d'abord, on se tromperait étrangement en croyant que notre commerce est resté stationnaire, tant à l'importation qu'à l'exportation. Il y a eu, au contraire, une augmentation constante et même très-rapide dans le mouvement général des affaires; fournissons-en la preuve par quelques

données statistiques recueillies dans les tableaux officiels publiés chaque année par le Gouvernement.

Le *commerce général* comprend : à l'importation, toutes les marchandises quelconques qui arrivent en Belgique, qu'elles soient destinées à la consommation du pays ou à la réexpédition vers d'autres contrées, par voie de transit ou autrement ; à l'exportation, toutes les marchandises sortant de Belgique, qu'elles aient une origine nationale ou étrangère ; eh bien, ce commerce général qui, de 1840 à 1844, s'élevait en moyenne, à l'importation, à 283 millions, à l'exportation, à 221 millions de francs par an, — total 504 millions de francs, a été, en 1861 (la dernière année dont les statistiques officielles aient été publiées), à l'importation, de 965 millions, à l'exportation, de 846 millions, — total 1 milliard 811 millions de francs : c'est-à-dire que notre mouvement commercial, pris dans son ensemble, a presque quadruplé depuis l'année 1844.

Le *commerce spécial* ne comprend : à l'importation, que les marchandises de toute nature, matières premières, denrées ou fabricats, destinées à la consommation intérieure du pays ; à l'exportation, ces mêmes marchandises, originaires de la Belgique, c'est-à-dire les produits de son sol et de son travail. Or, voici les chiffres du mouvement de ce commerce, aux deux extrémités du terme que nous venons d'admettre pour comparaison : moyenne de 1840 à 1844, à l'importation, 214 millions, à

l'exportation, 153 millions de francs par an, — total 367 millions de francs; en 1861, à l'importation, 557 millions, à l'exportation, 454 millions, — total 1 milliard 11 millions de francs; soit une augmentation du double de la valeur de notre commerce en 1844.

Ces chiffres, on le voit, sont de nature à donner la plus grande confiance, tant pour notre commerce propre, que pour le commerce de transit; les progrès sont remarquables, extraordinaires, et l'on peut affirmer, sans crainte d'être démenti, qu'il n'en a été fait de plus grands dans aucun pays d'Europe.

Seulement notre mouvement commercial par mer n'a pas suivi la progression générale des affaires, et les ports étrangers du continent sont devenus, au détriment de nos propres ports, les intermédiaires de nos transactions; d'autre part, notre commerce direct avec les pays transatlantiques, nos envois directs, surtout vers ces pays, mis en regard avec le mouvement général sont d'une infériorité désespérante; nous groupons ici quelques renseignements de nature à prouver, de la manière la plus évidente, que le grand commerce fait réellement défaut en Belgique, ou du moins qu'il ne répond que très-imparfaitement à sa mission.

Ainsi, dans le *commerce général,* le trafic entre la Belgique et les pays situés hors d'Europe ne figure, en 1861, savoir : à l'importation, que pour 147 millions, à l'exportation, pour 32 millions, —

total 179 millions, alors que le mouvement général est de 1 milliard 811 millions ; c'est-à-dire que le mouvement du commerce belge vers les pays situés hors l'Europe, y compris même le transit, n'atteint pas le dixième du total des affaires.

Dans le *commerce spécial,* la Belgique ne figure à l'importation que pour 116 millions de francs, à l'exportation que pour 22 ½ millions de francs ! De telle façon que dans le commerce de nos propres produits du sol et du travail national, qui, à l'exportation, s'est élevé, en 1861, à 454 millions de francs, nos envois vers des pays hors d'Europe ne figurent que pour un vingtième environ.

Là est la preuve matérielle et irréfragable de l'infériorité, de l'inaptitude, écririons-nous presque, du commerce d'Anvers à remplir sa mission ; tous les pays commerciaux qui nous environnent, l'Angleterre, la Hollande, la France, les villes hanséatiques se sont mis en lieu et place du commerce d'Anvers ; les produits belges, au lieu de partir de nos ports vers les pays transatlantiques, se dirigent vers les ports rivaux, et c'est de là que nos envois se font au loin, au détriment de notre industrie, de notre commerce, mais au profit du commerce concurrent.

Tous les consuls belges à l'étranger sont unanimes à signaler les graves inconvénients qui résultent pour notre pays de cette manière de faire le commerce ; nous citons, au hasard, quelques extraits

de leurs rapports, pour bien faire voir toute l'étendue du mal auquel il s'agit de porter remède.

L'exportation des produits nationaux pour la Grèce, se fait de deux manières. « Quelques maisons « belges, dit M. le consul général de Belgique, à « Athènes, sont en relations directes avec des « maisons grecques à Athènes, au Pirée, à Syra « et à Patras; mais la plupart des commerçants « grecs s'adressent encore toujours aux maisons de « Marseille et de Trieste et, par leur intermé- « diaire, reçoivent les marchandises de Belgique.

« Il y a même des maisons grecques, en cor- « respondance avec l'Angleterre et Hambourg, « qui font venir, par cette voie, des marchandises « belges en Grèce. On comprend donc aisément « que les fabricants et les négociants belges, en « général, auraient beaucoup plus de profit, et que « leurs relations s'agrandiraient, s'ils envoyaient, « directement leurs marchandises à Syra, à Patras « et au Pirée, en commission. Ce système peut être « introduit sans risque, pourvu que les fabricants « belges mettent un peu de prévoyance dans le choix « de leurs commissionnaires. »

D'autre part, le consul de Belgique à la Géorgie se plaignait, il y a deux ans, en ces termes, de ce que la Belgique ne faisait pas son commerce directement et laissait à l'étranger les plus gros bénéfices de ses opérations :

« Une seule chose, disait-il, manque à la nation

« belge : elle n'est pas assez trafiquante, commer-
« çante, et, à ce point de vue, elle est inférieure à
« la nation anglaise. Il ne suffit plus, de nos jours,
« de fabriquer, il faut vendre, et on ne vend plus
« en restant au coin de son feu ou derrière ses
« comptoirs. La nation anglaise semble partagée en
« deux grandes fractions, l'une reste dans l'île pour
« fabriquer; l'autre court le monde pour placer et
« vendre les fabricats. Allez dans les cinq parties
« du monde, fouillez les coins les plus reculés et
« les plus ignorés, vous y trouverez des Anglais,
« débitant les étoffes, les armes, les couteaux, les
« mille produits enfin de la mère patrie. C'est ainsi
« que l'Angleterre est devenue la première nation
« industrielle et commerçante du globe; c'est ce
« modèle que la Belgique doit sans cesse avoir
« devant les yeux; plus elle l'imitera, plus elle
« grandira.

« Les plus beaux bénéfices ne sont pas pour le
« fabricant, ils appartiennent au marchand, au
« hardi spéculateur, qui va porter et vendre ses
« produits au consommateur des pays lointains.
« Lorsque le premier a 15 ou 20 p. c., le second
« bénéficie de 30, de 40 et même de 75 à 100 p. c.,
« quand il descend au détail. Tous ses profits,
« l'Anglais sait les cumuler; le Belge, malheureuse-
« ment, se contente du petit bénéfice, il laisse le
« gros aux étrangers et voilà ce qu'il ne faut plus
« faire. »

Les renseignements et les observations qui suivent sont plus intéressants, plus instructifs encore; ils sont extraits du rapport d'un des consuls belges, dans les Indes. Voici comment il s'exprime :

« Dans la province de Bombay, le mouvement « total du commerce, en 1858-1859, n'a pas été « moindre de 850 millions. La part, que la Belgique « a prise dans les affaires directes avec notre port, « consiste, à l'exportation, dans une cargaison de « coton de 589,340 francs, et à l'importation, « dans une cargaison expédiée d'Anvers avec un « assortiment de produits de la manufacture belge, « allemande et suisse, d'une valeur de 154,511 rou- « pies ou fr. 386,277-50.

« Les principaux articles de manufacture belge « qui composaient cette cargaison consistaient en « verres à vitres, gobeleterie, clous en fer, papiers « de toute sorte, cartes à jouer, bougies, etc.

« Faute d'occasions directes, une partie du com- « merce avec la Belgique a pris la voie d'Angle- « terre; mais, en l'absence de pièces officielles, il « est assez difficile d'en estimer la valeur réelle. « Je pense, du reste, qu'elle ne dépasse pas le mon- « tant de 150,000 francs pour les importations, et « de 56,000 francs pour les exportations.

« La valeur de l'importation, pendant l'an- « née 1859-1860, s'élève, d'après les données « officielles, à 198,749,906 roupies, soit une « augmentation de 14,934,396 roupies sur l'année

« précédente. La part de la Belgique dans cette impor-
« tation peut être estimée à environ 300,000 roupies
« ou 750,000 francs, formée par les cargaisons de
« trois navires, dont deux avaient reçu leur cargai-
« son complète à Anvers, par les soins de ma
« maison, et le second, en partie à Hambourg et
« le restant à Anvers.

« Ces cargaisons se composaient, comme par le
« passé, d'articles de fabrication belge et allemande,
« les premiers consistant principalement en papier
« de toute sorte, gobeleterie, verres à vitres, glaces,
« clous en fer, drap de laine, bougies, craie en
« poudre et en pièce, couleurs, etc.

« Les exportations, pendant l'année 1859-1860,
« n'ont pas atteint, en valeur, la somme de
« l'année précédente; elles restent en arrière de
« 4,354,299 roupies, la totalité s'étant élevée à
« 155,154,526 roupies. La Belgique n'a rien reçu
« directement et la valeur de ce qui peut avoir
« été envoyé par l'Angleterre ne dépassera pas
« probablement la somme de 40,000 roupies ou
« 100,000 francs. ».

Et cependant quelle belle part la Belgique industrielle, elle qui produit dans les conditions si avantageuses tous les fabricats, quelle belle part ne pourrait-elle pas prendre dans l'approvisionnement de semblables pays! car le trafic avec l'Inde anglaise, quoi qu'on puisse en penser, est loin d'être monopolisé par la mère patrie; c'est ainsi que nous trouvons

dans les statistiques du commerce extérieur de France, que les transactions de ce dernier pays, avec l'Inde anglaise se sont élevées, pendant 1859, à 70 millions de francs. La France n'est pas placée aux Indes dans d'autres conditions que la Belgique pour ses rapports d'affaires.

Les inconvénients du commerce indirect que nous faisons avec les pays translantiques sont multiples ; il est à peine nécessaire de les signaler, tellement ils sont évidents ; ce commerce laisse ignorer la véritable origine des marchandises ; donc pas d'extension des rapports créés, pas de relations amenant d'autres relations, ne fût-ce que pour le même genre de produits ; l'intermédiaire auquel nous avons recours ne choisit et ne vend de nos articles que ceux-là précisément qui l'intéressent et lui donnent, à lui, des bénéfices certains ; il ne fait aucun effort pour connaître lui-même, ni pour faire connaître et propager les autres fabricats de celles de nos branches d'industrie auxquelles il n'est pas directement intéressé. Le commerce direct est moins cher, car les relations indirectes nécessitent beaucoup de démarches superflues, toutes représentées par une perte de capital et une perte de temps ; un envoi de nos produits vers les États-Unis, par exemple, par la voie de Hambourg et de la Hollande, supporte des frais considérables et, comme en définitive, chaque article a son prix sur le marché auquel on le destine, le producteur

voit diminuer son bénéfice du montant de tous les frais inutiles.

Est-ce à dire qu'il faut proscrire le commerce indirect, et imiter les apôtres de la restriction qui, en 1844, lors de l'introduction du système des droits différentiels, plaçaient ce commerce dans une situation inférieure, en le frappant de droits plus élevés et en l'entourant d'entraves dont le commerce direct n'avait pas à souffrir. Les temps de ces hérésies économiques sont loin ; un soufle de liberté à parcouru l'Europe entière ; partout il a renversé quelques barrières sur son passage, et celui-là ne serait plus de son temps qui voudrait exhumer les doctrines de la protection et imposer des obstacles au commerce indirect, sous prétexte de favoriser les relations sans intermédiaire entre la Belgique et les contrées transatlantiques. Ces relations doivent être créées par l'esprit d'initiative, par les efforts, par la persistance du commerce lui-même. Il faut que la ville d'Anvers secoue sa torpeur, se ranime, se vivifie et qu'elle prenne enfin la place qui lui est due dans l'approvisionnement du monde.

Aujourd'hui se produit ce spectacle étrange, que les maisons de Brême, de Hambourg, de Londres, de Liverpool, du Havre, d'Amsterdam, de Rotterdam, etc., se font entre elles une concurrence redoutable, à l'effet de faire sur les marchés lointains le commerce, en partie, avec les produits du travail belge. Seules, les maisons d'Anvers semblent

assister immobiles à la lutte, comme si les résultats de ce tournoi ne les concernaient point. Cette situation ne saurait durer ; elle doit cesser au plus vite dans l'intérêt de l'industrie, comme dans l'intérêt du commerce lui-même.

Le pays ne demandera pas mieux que de seconder le commerce anversois dans ses efforts, car, outre l'intérêt financier, un grand intérêt politique et national se trouve ici en cause ; des relations directes, faciles, régulières, promptes, formées entre la Belgique et les ports étrangers, en nous faisant connaître avantageusement sur tous les grands marchés, doivent contribuer puissamment, en effet, à consolider notre nationalité, notre neutralité, et nous procurer des sympathies précieuses.

Quels sont en ce moment nos relations d'affaires directes spécialement avec quelques grands pays de consommation de l'autre hémisphère ? Les chiffres seront ici encore plus éloquents que les phrases les plus longues et les démonstrations les plus savantes. Ils démontreront que ce commerce reste stationnaire ou à peu près, alors que dans les pays qui nous environnent tout marche et tout progresse d'année en année.

Voici donc, tant à l'importation qu'à l'exportation, le mouvement du commerce spécial de la Belgique avec tous les pays hors d'Europe, pendant les quatre années 1858 à 1861 inclusivement :

IMPORTATION.

LIEUX DE PROVENANCE.	1858	1859	1860	1861
AFRIQUE.				
Guinée et Sénégambie.	929,000	32,000	158,000	64.000
Égypte	690,000	2,332,000	2,857,000	3,873,000
Autres pays	93,000	49,000	126,000	17,000
ASIE.				
Inde anglaise, Singapore et Chine	5,293,000	4,560,000	4,031,000	6,685.000
Java et Sumatra	»	307,000	326,000	»
Philippines	»	»	»	»
Océanie et Australie	1,083,000	»	»	»
AMÉRIQUE.				
États-Unis.	19,451,000	21,650,000	24,155,000	26,996,000
Mexique.	49,000	52,000	77,000	1,000
Guatemala.	»	43,000	»	»
Cuba et Porto-Rico.	9,328,000	8,317,000	8,256,000	11,580,000
Possessions anglaises.	»	»	»	217,000
Haïti et Vénézuéla	3,961,000	3,027,000	3,599,000	3,478,000
Brésil.	7,803.000	6,029,000	9,813,000	10,677,000
Rio de la Plata.	23,022,000	33,678,000	41,234,000	41,968,000
Chili et Pérou.	7,529,000	8,889,000	13,569,000	10,799,000

Nul doute, qu'avec un peu d'efforts, avec de la suite dans nos tentatives, nous ne parvenions, au bout de peu de temps, à doubler et à tripler ce mouvement. Du reste, l'infériorité de la Belgique pour les relations directes avec ces divers pays ressort bien mieux encore de son commerce d'exportation; le tableau suivant, qui résume ce commerce avec chaque pays, le prouve d'une façon indiscutable :

EXPORTATION.

LIEUX DE DESTINATION.	1858	1859	1860	1861
AFRIQUE.				
Guinée et Sénégambie	3,000	36,000	60,000	1,000
Égypte	226,000	410,000	894,000	827,000
Autres pays	16,000	100,000	33,000	23,000
ASIE.				
Inde anglaise, Singapore et Chine.	486,000	651,000	687,000	241,000
Java et Sumatra	»	»	1,000	»
Philippines	»	»	»	»
Océanie et Australie	2,000	»	3,000	»
AMÉRIQUE.				
États-Unis	13,279,000	11,272,000	9,666,000	5,341,000
Mexique.	555,000	391,000	150,000	260,000
Guatemala.	»	»	»	27,000
Cuba et Porto-Rico.	7,092,000	6,657,000	5,949,000	5,299,000
Possessions anglaises.	452,000	1,026,000	613,000	612,000
Haïti et Vénézuéla	18,000	36,000	22,000	208,000
Brésil.	4,335,000	3,776,000	4,218,000	3,641,000
Rio de la Plata	1,252,000	2,338,000	4,368,000	2,512,000
Chili et Pérou.	2,903,000	5,279,000	5,699,000	3,417,000

Un dernier tableau achèvera de donner une idée complète du terrain que nous avons à gagner dans chacun des pays lointains que nous venons d'indiquer; c'est celui qui résume le mouvement de la navigation, à l'entrée et à la sortie, entre ces diverses contrées et la Belgique. En inspectant ces tableaux et en se rappelant l'importance considérable du mouvement des affaires sur chacun des marchés où la Belgique montre à peine son pavillon, alors qu'elle pourrait y prendre une place si honorable, on ne saurait s'empêcher d'éprouver une sorte de

découragement, une certaine défaillance qui pourrait devenir funeste, si la confiance dans l'avenir n'aidait à la vaincre. Quoi qu'il en soit, voici les derniers renseignements que nous tenons à transcrire :

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION ENTRE LA BELGIQUE ET LES PAYS HORS D'EUROPE, EN 1861.

PORTS DE PROVENANCE OU DE DESTINATION.	ENTRÉE EN BELGIQUE.		SORTIE DE BELGIQUE.	
	NAVIRES.	DEGRÉ de chargement.	NAVIRES	DEGRÉ de chargement
		Tonneaux.		Tonneaux.
Ile Maurice, cap de Bonne-Espérance. . . . . Guinée et Sénégambie. . . .	1	118	1	67
Maroc.	»	»	2	235
Égypte	26	8,861	16	1,745
Inde anglaise, Singapore et Chine.	35	19,846	8	1,265
Océanie et Australie	»	»	1	145
États-Unis, Texas, Californie.	101	66,946	94	21,002
Mexique.	»	»	3	547
Guatemala.	»	»	1	184
Cuba et Porto-Rico.	62	17,333	44	10,511
Possessions anglaises en Amérique	4	2,472	7	2,117
Haïti et Vénézuéla	21	4,344	3	342
Brésil.	51	10,838	35	5,775
Rio de la Plata.	97	22,548	16	3,381
Chili et Pérou	31	32,346	8	2,740
TOTAUX.	429	185,652	240	50,083

Un coup d'œil jeté sur ce tableau suffit pour avoir la preuve matérielle de l'absence de tout grand commerce d'échange en Belgique : non-seulement nos relations d'affaires avec les pays d'outre-mer sont très-restreintes, mais celles qui existent ne forment pas, en outre, un courant de rapports régulier et suivi. Les exportations ne répondent point, à des chiffres exorbitants près, aux importations; ainsi le nombre des navires partis des ports belges en destination des pays hors d'Europe, ne forme que la moitié environ des navires qui nous sont parvenus de ces parages; ensuite le nombre des navires qui ont quitté nos ports pour ces divers pays ne parvenaient pas même à compléter leur cargaison, alors peut-être que, par les relations indirectes créées aux dépens de notre commerce, nous envoyions, au même moment, des fabricats belges dans les ports hollandais, anglais, français ou allemands, pour y compléter des chargements en destination des mêmes marchés vers lesquels nous expédiions des navires vides ou à peu près.

A l'entrée, chaque navire venant des pays dont la nomenclature précède portait en moyenne 433 tonneaux de charge, tandis que chaque navire quittant les ports belges, en destination des mêmes contrées, n'avait en moyenne qu'un chargement de 209 tonneaux, autre circonstance désavantageuse qui doit peser sur l'industrie, par un renchérissement de fret.

Fort heureusement, d'autres, de meilleures desti-

nées s'ouvrent à notre commerce et à notre industrie : la bonne nouvelle que l'Escaut vient d'être affranchi avec le concours pécuniaire de toutes les puissances maritimes, et que désormais ce fleuve est libre de toute charge, de toute taxe de navigation, va se répandre dans les contrées lointaines; sur tous les marchés du monde, on apprendra les mesures libérales qui placent nos ports parmi les plus hospitaliers; il ne peut en résulter pour notre pays que de nouvelles sympathies et de nouvelles relations d'intérêt.

Préparons-nous à profiter des unes et des autres; que la place d'Anvers prenne les mesures commandées impérieusement par les circonstances, et bientôt, marchant de progrès en progrès, elle se rangera enfin parmi les grands centres d'affaires et elle verra de jour en jour accroître sa prospérité.

Nous nous imposons pour tâche de rechercher et d'indiquer quelques-unes des mesures qui, dans notre opinion, contribueront à faire atteindre ce résultat.

Nous avons pu remarquer par les extraits des rapports des consuls belges à l'étranger, extraits que nous venons de reproduire, que partout l'on signale comme indispensable l'établissement, dans les colonies, d'agents commerciaux probes et capables, de correspondants au courant, d'une part, des ressources de l'industrie en Belgique, d'autre part, des goûts

et des besoins des habitants des contrées où ils sont établis. C'est à la formation de sèmblables agents, de pareils correspondants, que le Gouvernement, le commerce anversois et l'industrie nationale doivent travailler sans relâche, parce que là réside, en réalité, un des moyens les plus efficaces pour assurer le développement régulier et graduel de notre commerce direct avec les pays transatlantiques.

Le Gouvernement, on ne saurait le méconnaître sans injustice, a rempli ou à peu près ses devoirs, en ce qui concerne cette matière; en créant à Anvers même, au centre des opérations et de l'activité commerciales, *l'Institut supérieur du commerce,* il a fourni à la jeunesse belge l'occasion de se préparer, dans les conditions les plus convenables, à une carrière au bout de laquelle il y a profit considérable, non pas seulement pour ceux qui l'embrassent, mais, en outre, pour tout le pays. *L'Institut supérieur du commerce,* véritable université, en son genre, est organisé de façon précisément à pouvoir former ces agents, ces correspondants, dont la présence sur les marchés lointains exercerait une influence si féconde sur la marche des affaires.

Comment se fait-il que cet établissement, peut-être l'unique de son espèce en Europe, soit si peu fréquenté, le soit si peu surtout par des jeunes gens belges; comment se fait-il principalement que les Anversois s'y font admettre en nombre tellement minime, qu'il sy forment, pour ainsi dire, la grande

exception? On dirait que cette institution, excellente à tant de titres, n'est pas appréciée à sa vraie valeur dans la cité même, en vue de laquelle elle a été créée.

Les avantages les plus précieux attendent cependant les jeunes gens qui y remportent des succès dans leurs études : c'est ainsi que ceux d'entre eux qui passent leurs examens de sortie d'une manière distinguée entrent de plein droit et avec un titre honorifique dans le corps consulaire ; ils jouissent, en outre, pendant quatre années, de bourses de voyage instituées par l'État, qui leur permettent ou bien d'aller compléter au loin leurs études, par la pratique, ou même de s'établir dans les pays producteurs. Rien n'y fait, les classes supérieures de l'Institut restent vides et les diplômes de sortie accordés à des Belges, à des Anversois surtout, sont signalés dans les annales de l'école comme des événements mémorables !

Nous avons tenu à nous entourer de tous les renseignements pour bien déterminer les causes de cette anomalie si regrettable ; de l'ensemble de nos informations, il résulte que la raison véritable de la non-fréquentation des cours de l'Institut consiste uniquement dans la facilité extrême avec laquelle les jeunes gens sont accueillis, à Anvers, dans les bureaux de commerce, au sortir presque des écoles primaires. Tout jeune homme qui a une belle écriture et qui connaît les règles les plus simples de

l'arithmétique, les principes les plus élémentaires des deux langues en usage dans le pays, se voit installé devant un pupitre dans l'un ou l'autre comptoir, y gagne, après quelques mois de stage, un salaire, qui souvent vient soulager les familles bourgeoises dans leurs besoins ; ce sont autant de commis de plus, sans doute, mais ce sont parfois aussi des intelligences de moins, intelligences qui, cultivées avec soin, développées par de solides études, eussent pu rendre dans la carrière commerciale de grands et de signalés services.

On cite à Anvers — pourquoi dans une matière aussi grave ne dirions-nous pas la vérité toute entière ? — on cite des commerçants favorisés par la fortune qui, sans posséder une instruction dépassant le niveau le plus ordinaire, ont réussi dans leurs entreprises et ont vu la chance s'attacher à toutes leurs opérations. Messieurs tels et tels n'ont pas passé de nombreuses années sur les bancs de l'école, ils n'ont pas perdu une grande partie de leur jeunesse à dévorer des livres *sans rien gagner,* en sont-ils devenus moins millionnaires, et pourquoi faire autrement qu'eux ? Ces exemples, ces grandes exceptions plutôt, produisent, et cela en plein XIXe siècle, l'effet le plus déplorable. Mille jeunes gens deviennent ainsi des commis médiocres, sous prétexte que parmi les hommes non instruits, il y a eu certains élus de la fortune : c'est, sous une autre forme, la loterie du lingot d'or qui a donné

de si grandes et de si nombreuses illusions, bien vite dissipées !

Nous n'avons pas la prétention d'indiquer un remède de nature à guérir radicalement un mal plus sérieux qu'on ne le pense généralement ; nous devons nous borner à appeler l'attention de ceux qui ont à cœur d'aider à modifier cette situation fâcheuse, sur les considérations qui suivent : peut-être pourront-elles être recueillies un jour et soumises à un examen approfondi de la part de quelques hommes pratiques, mieux à même que nous de peser leur véritable valeur ; quelque chose d'utile, de fécond pourrait résulter sans doute d'un pareil examen : ce serait là pour nous une grande récompense pour ces premiers efforts faits dans le seul but et avec le seul désir de nous rendre utile à notre pays.

En premier lieu, donc, il nous paraît que le l'industrie et commerce eux-mêmes devraient s'efforcer de faire disparaître l'argument d'argent qui éloigne les jeunes gens de l'*Institut supérieur du commerce*. Nos pères qui ne connaissaient pas, comme nous, la valeur des études faites en vue du développement de la science industrielle et commerciale ne nous ont pas laissé, parmi tant d'autres monuments impérissables de leur générosité intelligente, des témoignages d'une sympathie opérante en faveur de ces études spéciales. Si un semblable besoin s'était montré de leur temps, les parchemins de leurs fondations contiendraient des institutions

nombreuses de bourses auprès d'un établissement d'enseignement si bien fait pour répondre à une des aptitudes de notre nation active et laborieuse. Pourquoi ne ferions-nous pas, et avec le même élan, ce qu'eussent fait nos pères, s'ils avaient entrevu, comme nous, ce nouveau moyen d'aider au développement des études, en même temps qu'à l'illustration du pays?

Que les noms de nos principaux commerçants viennent s'inscrire, par quelque fondation généreuse, dans les annales d'un Institut appelé à faire tant de bien; que les chefs de nos principales maisons de commerce perpétuent ainsi leur souvenir, par un ineffaçable bienfait, au milieu de cette cité, témoin de leurs efforts et de leurs succès dans les affaires. Les jeunes gens ne fréquentent pas l'*Institut supérieur du commerce,* parce que les études y donnent lieu à des dépenses, alors que leur présence dans un bureau de commerce devient, pour eux et leurs familles, une source de profits et de bénéfices. Pourquoi des dotations généreuses n'effaceraient-elles pas complétement l'objection aujourd'hui sans réplique? Chaque bourse d'un millier de francs, par année, accordée à un enfant d'Anvers, vivant, pendant la durée de ses études, au sein de sa famille, solderait ses frais d'école et remplacerait le salaire si rudement gagné, actuellement, au détriment de l'avenir.

Les corpsconstitués se rattachant au commerce,

et qui ont un intérêt direct et immédiat à l'accroissement des affaires, tels, par exemple, les corps des agents de change, celui des courtiers d'assurances, celui des courtiers de commerce, des courtiers de navires, devraient, au nom de leurs institutions, faire de semblables fondations; ces divers corps placeraient ainsi dans l'Institut des pupilles du commerce, qui seraient encouragés par la puissante protection dont ils se sentiraient entourés, et travailleraient avec ardeur à faire honneur, quelque jour, à ceux qui se seraient préoccupés, avec bienveillance, de leur avenir. Quel sacrifice chaque membre de ces diverses corporations devrait-il donc bien s'imposer pour former le capital nécessaire, afin d'entretenir et de doter d'une manière permanente, au nom de la corporation, un de ces pupilles dans l'*Institut supérieur du commerce?* Nous ne voulons pas entrer dans les détails, de peur d'arriver à démontrer l'exiguïté par trop grande des contributions individuelles ; ce ne sont pas, en effet, des considérations pécuniaires qui peuvent empêcher la réalisation de cette partie de notre programme; ce qu'il faut, pour arriver à son exécution, c'est dans chaque corps constitué, un homme d'initiative, une de ces âmes d'élite qui se passionnent pour le bien, un de ces citoyens courageux qui, après s'être imposé une noble tâche, ne se repose que lorsqu'elle est pleinement accomplie. Qu'un homme, un seul homme semblable, consente à

mettre la main à l'œuvre et la propagande se fera irrésistible, toute puissante, car la contagion du bien exerce aussi son empire ; elle aussi, entraîne, passionne et peut réaliser de grands et de féconds projets !

L'industrie, avons-nous dit et d'autres l'ont mieux prouvé que nous n'oserions tenter de le faire, l'industrie aurait tout à gagner à l'organisation normale du commerce direct avec les pays transatlantiques ; or, pas de bonne organisation de ce commerce sans agents spéciaux, sans correspondants instruits, intelligents, probes, établis dans les grands centres de consommation ! N'est-ce pas dire qu'à son tour, l'industrie belge doit aider à peupler l'*Institut supérieur du commerce* de sujets d'élite, choisis avec soin, capables de rendre dans la suite, avec usure, au travail national ce que celui-ci aura consenti à faire en leur faveur, en les initiant et les préparant aux affaires. Tant de sociétés industrielles et financières, riches, prospères, puissantes pourraient, sans le moindre inconvénient, sans aucun sacrifice réel, instituer une ou plusieurs bourses ouvrant à des jeunes gens peu favorisés de la fortune, une carrière honorable et profitable à la fois. L'association des capitaux, l'association des puissances productives de toute nature est une conquête de notre temps et de notre époque. Pourquoi cette association ne poserait-elle pas des actes appelés à redire aux générations qui viendront après

nous, la grandeur de ses vues et la générosité de ses instincts? Qu'à chaque assemblée générale d'actionnaires s'élève une voie sympathique, inspirée par une pensée humanitaire, et bientôt l'*Institut supérieur du commerce* aura ses bourses fondées par la Banque nationale, par la Banque de Belgique, par la Société générale, l'Union du crédit, etc., bientôt il y aura à l'*Institut* des bourses créées par nos nombreuses sociétés industrielles, par nos compagnies de chemins de fer, nos sociétés de charbonnage et autres. Pour amener ce résultat, nous devons le faire remarquer sans cesse, quel sacrifice toutes ces associations devraient-elles s'imposer? A la suite d'une année d'opérations heureuses, le sacrifice d'une soulte, d'un reliquat trop petit pour qu'on puisse l'ajouter, par voie de répartition, au dividende des actionnaires!

Nous pouvons, sous l'empire des impressions qui nous dominent à la pensée du bien réalisable de cette manière, nous pouvons nous tromper sur les conséquences finales d'efforts de ce genre; mais nous ne pouvons nous empêcher de faire remarquer que, si l'on parvenait seulement à la création d'une trentaine de ces bourses, assez élevées pour assurer, pendant leurs études, l'existence des jeunes gens qui en seraient dotés, et, en répartissant ces bourses sur trois années d'études, on formerait tous les ans dix personnes capables, complétement versées dans la science commerciale, en état d'aller

dans les contrées lointaines pour y remplir, au bout de peu de temps, avec honneur et fruit, ces places d'agents et de correspondants dont la création est indispensable, si l'on veut sérieusement le développement du commerce direct.

Un autre moyen de propagande et d'émulation en faveur de l'*Institut supérieur du commerce* consisterait dans des mesures à prendre, à l'effet de mieux faire ressortir l'importance des succès obtenus par certains élèves d'un mérite exceptionnel et transcendant. L'indifférence du commerce d'Anvers, en présence de quelques examens brillamment passés et de la délivrance de certains diplômes vaillamment enlevés, entre peut-être pour une part dans la froideur de la jeunesse et des parents à l'égard de l'institution qui nous occupe.

Tandis que, par exemple, les lauréats des concours généraux entre les athénées et les colléges sont publiquement et solennellement fêtés par les magistratures locales, et reçoivent, au sein de nos conseils communaux, dans une séance publique et avec un cérémonial officiel, leurs prix et leurs brevets, on remet les diplômes de l'Institut, pour ainsi dire à huis clos, en présence des membres du jury et de trois ou quatre négociants formant le public !

La chambre de commerce d'Anvers, selon nous, ferait chose éminemment utile, en organisant, tous les ans, une solennité convenable et digne, pour la

remise des diplômes de sortie ; plus elle entourera l'Institut de prestige, plus haut elle le placera dans l'estime de la population, plus grand aussi sera le nombre de ses élèves, plus forte la somme des résultats utiles qu'on peut légitimement en espérer. Dans des questions de cet ordre, il n'y a pas de petits côtés et chaque effort amène son progrès.

Un des besoins urgents de notre pays, si l'on veut arriver enfin à la création d'un commerce direct, réside dans l'organisation du crédit commercial sur les grands marchés avec lesquels nous voulons ouvrir des rapports d'affaires réguliers et suivis. A de très-rares exceptions près, nos maisons de commerce ne sont même pas nominativement connues dans les pays transatlantiques ; leur crédit, dans tous les cas, n'y est pas établi, et le peu d'affaires que nous traitons avec ces pays ne peut pas se faire sans intermédiaires. Qu'une maison belge achète une cargaison sur n'importe quel marché de l'autre hémisphère, et presque toujours elle devra se faire ouvrir des crédits, à Londres, à Paris, à Rotterdam, etc., afin de couvrir son vendeur par ces intermédiaires. Expédie-t-elle, au contraire, des marchandises vers ces contrées lointaines, elle sera payée par des traites à plusieurs semaines, à plusieurs mois de vue, traites tirées encore une fois sur des maisons étrangères. Le crédit commercial n'existe pas, en Belgique, en vue du commerce

lointain, et le circuit auquel notre commerce doit avoir recours pour garantir ses opérations, est onéreux et humiliant à la fois, il forme un obstacle réel au développement des affaires.

Il conviendrait, dans cet ordre d'idées, d'étudier avec soin la question de savoir, si l'un ou l'autre de nos grands établissements financiers, de ceux qui fonctionnent avec tant de succès pour l'intérieur de la Belgique seulement, ne pourrait pas avec fruit étendre le cercle de son action à l'étranger, en établissant des agences dans les grands centres d'affaires, au delà des mers.

En France, une semblable extension a été donnée au Comptoir d'escompte; il conviendrait de rechercher quels en ont été les résultats, tant pour l'institution elle-même que pour le commerce et le travail national de France. Les transactions entre la France et l'Indo-Chine s'élevaient tous les ans à plus de 200 millions de francs et cet immense commerce se faisait par l'intermédiaire de la banque anglaise; il n'existait pas de relations de crédit entre la Chine et l'Inde. d'une part, et l'empire français, de l'autre; un des premiers soins du Comptoir d'escompte a été l'organisation du crédit commercial français dans ces parages; depuis lors le commerce de France se soustrait à l'intermédiaire et au contrôle de la haute finance britannique; il y trouve profit et sécurité.

Une étude détaillée de cette organisation du crédit commercial en France nous permettrait sans aucun

doute de prendre, à notre tour, des mesures efficaces pour l'organisation de notre propre crédit; il en résulterait une alliance plus intime et plus avantageuse pour tout le monde, entre le commerce et l'industrie, d'un côté, et le capital, d'un autre côté; or, l'alliance la plus étroite entre ces trois éléments de l'activité mercantile est seule capable de nous doter d'un grand commerce direct.

La question de la création d'une société de commerce, en vue de favoriser et de développer les exportations des produits de notre industrie, a été souvent controversée dans notre pays; nous n'avons pas la prétention d'apporter dans ces débats la moindre idée nouvelle; un seul fait nous paraît mériter d'être recommandé : c'est la nécessité absolue pour la Belgique de faire connaître au loin les produits de notre travail national.

« Je voudrais, disait Son Altesse Royale Mon-
« seigneur le Duc de Brabant, dans la séance du
« Sénat, du 18 décembre 1860, je voudrais que
« l'on encourageât nos fabricants à porter à l'étran-
« ger des échantillons de leur industrie, à aller cher-
« cher et en quelque sorte choisir chez eux leurs
« acheteurs, au lieu d'attendre que le hasard les
« amène chez nous. »

Seulement, en entrant dans certains détails pour développer cette idée féconde, nous voyons bien que Son Altesse Royale recommande une exposi-

tion de nos fabricats en Hollande, une autre à Saint-Pétersbourg, une troisième à Hambourg, etc., mais nous n'entrevoyons, dans le discours où nous prenons l'extrait qui précède, aucune proposition en ce qui concerne le commerce direct lointain; les mesures d'exécution recommandées par le royal orateur se bornent aux pays d'Europe, à ces marchés qui précisément, en absorbant une partie des bénéfices de notre travail national, se font nos intermédiaires pour les relations de la Belgique avec les pays transatlantiques. Cette limitation dans l'expression de la pensée de Son Altesse Royale est d'autant plus regrettable qu'en diverses circonstances Monseigneur le Duc de Brabant a donné des preuves éclatantes de ses sympathies, de ses préférences, pourrions-nous dire, en faveur du grand commerce direct.

Ainsi que nous l'avons déjà dit, nous n'avons garde de proscrire aucun moyen de nature à étendre le cercle de nos opérations, dût-il même s'agir de notre commerce indirect, mais en même temps que nous déploierions certaine activité dans ce but, nons ne pouvons négliger aucune mesure, quelle qu'elle puisse être, dont le résultat serait de faire connaître au loin, sur les marchés transatlantiques, dans les pays producteurs des matières premières, les ressources variées de notre travail national. De cette manière seulement nous arriverons, à la longue, à l'organisation du véritable commerce d'échange,

le seul profitable sous tous les rapports, le seul dont tous les bénéfices soient acquis aux pays qui l'exercent.

Quelles dispositions peut-on prendre utilement afin de faire connaître nos produits sur les marchés où les fabricats belges sont, pour ainsi dire, encore ignorés en ce moment?

Prenons exemple, encore une fois, des faits qui se passent autour de nous, et sachons tirer profit des jalons posés par des nations plus entreprenantes, plus courageuses, et peut-être puiserons-nous quelque idée féconde dans une semblable étude!

Parmi les institutions rentrant dans le cadre de celles qui méritent de fixer notre attention, figure une compagnie bien modeste dans sa forme, l'*Union horlogère* de la Chaux-de-fond, société industrielle et commerciale, fondée en Suisse, dans le seul but de créer un commerce d'horlogerie en Chine et au Japon. Cette union a envoyé dans ces parages des agents ou correspondants ayant pour mission d'y faire apprécier les produits de l'horlogerie suisse. Les résultats ne se sont pas fait attendre; quelques premiers détails sur les travaux de cette association ont été publiés dans notre *Recueil consulaire;* une étude approfondie pourrait fournir des éléments de comparaison et devenir peut-être l'occasion d'une institution semblable en Belgique.

Plusieurs essais ont été tentés dans notre pays pour l'établissement de grandes sociétés de com-

merce et d'exportation, embrassant, tant à l'exportation qu'à l'importation, tous les articles de commerce et d'industrie. Parmi les causes de leur insuccès, il faut probablement ranger, en première ligne, l'absence chez leurs organisateurs de connaissances suffisantes relativement aux nombreux articles industriels susceptibles d'exportation ; d'où il est résulté des fautes qui ont pesé de tout leur poids sur la marche de ces entreprises.

Ce que l'on fait en Suisse, avec un plein succès et sans de grands capitaux, pour l'industrie horlogère, ne pourrait-on pas le tenter en Belgique en faveur de quelques-unes de nos branches de travail les mieux assises, lesquelles, malgré leur activité et leur prospérité, sont susceptibles de développement et d'extension. Des associations, par exemple, de l'industrie drapière, de l'armurerie, de la verrerie, de la cristallerie et de bien d'autres industries belges, ne conduiraient-elles pas aux mêmes résultats avantageux que ceux constatés en Suisse ?

Ces associations, ne s'appliquant qu'au placement d'un seul article de commerce connu, avantageusement apprécié, ne donnent pas lieu à de grandes dépenses ; les chances de leurs succès peuvent s'établir d'avance et leurs frais de propagande, trop élevés pour une maison isolée, dont le cercle des transactions est limité, deviennent des dépenses tout à fait ordinaires et normales en se répartissant sur tous les intéressés associés.

Des institutions de ce genre ont, en outre, le grand avantage de pouvoir être fondées par l'industrie elle-même ; elles peuvent vivre et prospérer sans le secours du Gouvernement ; elles peuvent faire leurs affaires avec la plus stricte économie, et, si le commerce anversois, par l'intervention de quelques-unes de ses bonnes et solides maisons, pouvait s'associer à de semblables efforts, en y participant financièrement, nul doute que le commerce direct n'en éprouvât bientôt une impulsion des plus fécondes !

Le commerce d'Anvers a de grands et d'impérieux devoirs à remplir envers l'industrie : nous ne voudrions certes rien écrire de désobligeant pour ce commerce ; nous préférons admettre que s'il ne s'est pas toujours montré à la hauteur de sa tâche et s'il n'a pas toujours rendu à l'industrie tous les services que celle-ci était en droit d'en attendre, il faut l'attribuer, en grande partie, à l'infériorité manifeste dans laquelle se trouvaient nos ports, par suite des droits exorbitants qui pesaient sur la navigation. Les frais qui grevaient nos relations maritimes pouvaient être et ont été, en effet, en certains cas, des obstacles sérieux au développement de l'esprit d'entreprise. Ces obstacles n'existeront plus désormais et le commerce, il faut l'espérer, pourra montrer enfin plus d'initiative, plus de résolution, et déployer à l'avenir une plus grande activité.

si profondément et si douloureusement les deux fractions de l'ancienne Union, le Sud se sentait travaillé par un irrésistible besoin d'émancipation commerciale, il était parvenu à se convaincre qu'il cédait au Nord, l'intermédiaire de son commerce avec l'Europe, la partie la plus riche du travail de ses esclaves, et il se révoltait à l'idée d'un trafic contre nature auquel il se vit astreint et consistant à imposer aux produits de ses cultures un détour considérable, en les forçant même à remonter les fleuves et les courants, avec deux ou trois ruptures de charge, et tout cela pour enrichir New-York par des commissions opulentes, et pour être maintenu toujours soi-même dans une situation d'infériorité réelle !

Quel que soit le résultat de la guerre engagée : que les États du Sud conquièrent leur indépendance politique, ou que le Nord parvienne enfin à subjuguer ce qu'il nomme les rebelles, une modification radicale aura lieu dans les rapports commerciaux du Sud avec l'Europe ; l'affranchissement de la tutelle commerciale et financière, exercée jadis par le Nord, sera proclamé et opéré en fait. Avant la guerre, des efforts considérables avaient déjà été faits dans ce but, entre autres par l'État de la Virginie, le mieux placé pour hériter d'une notable partie de la suprématie mercantile de New-York. Des travaux publics d'une grande importance avaient été exécutés afin de créer des voies de

communication destinées à détourner le courant des transports et attirer vers Richmont et Norfolk une notable partie du commerce des États de l'Ouest, et celui de tous les États du Sud. Un canal à grandes sections, le canal de Virginie, était aux trois quarts achevé, les docks de Richmont terminés, ceux de Norfolk entamés ; tous ces travaux n'ont été interrompus que par les événements de la guerre, mais tels qu'ils sont, une fois la paix conclue, ils peuvent commander un trafic incalculable. De nombreux chemins de fer ont, en outre, été construits afin d'activer le mouvement des transports dans la même direction.

Pendant la guerre et au milieu de toutes les vicissitudes et les péripéties que fait naître une lutte peut-être sans exemple dans l'histoire, les États sécessionnistes s'occupent sans cesse de leur émancipation commerciale et la préparent avec une idée de suite réellement remarquable. Ils savent que la suprématie du Nord, pour ce qui concerne les affaires, ne résidait pas seulement dans les voies de communication établies, mais, en outre et surtout, dans les capitaux toujours généreusement mis à la disposition des planteurs. Habitués à dépenser plus vite et plus largement que ne marchaient leurs cultures, les planteurs anticipaient volontiers sur leur avoir. New-York avait toujours de l'or pour faire des avances, et, au moment de la récolte, il était rare que le produit se trouvât encore à la libre

disposition du chef des plantations : un remède efficace sera opposé à ce mal : dans les provinces du Sud même, il a été créé des sociétés de commerce pour l'accumulation et la vente des cotons ; elles remplaceront le commerce de New-York, se feront les banquiers, les prêteurs des planteurs, et le produit des cultures sera réalisé par l'intermédiaire de ces sociétés. Dès aujourd'hui et pendant la guerre, l'organisation de ces compagnies, affirme-t-on, a pu être complétée : que demain une issue pacifique se fasse jour, et elles fonctionneront sans retard et sans difficulté. Ces compagnies n'ont point été créées, on le pense bien, pour continuer le commerce de l'Europe avec le concours de New-York.

C'est dans le Nord encore, et principalement à New-York, que le Sud trouvait les capitaux nécessaire pour l'exécution de ses travaux publics, tels que l'établissement de ses chemins de fer, le creusement de ses canaux, etc. Les actions et les obligations des chemins de fer du Sud ne parvenaient que très-rarement en Europe ; c'est à peine si elles sont cotées parfois exceptionnellement à la Bourse de Londres. Ces valeurs, cependant, sont solides et pleines d'avenir : le Nord les concentre entre ses mains, d'une part, pour jouir de leurs intérêts considérables, de l'autre, pour conserver son influence sur les entreprises du Sud. Une modification profonde se prépare encore à ce sujet : une agence considérable a été créée à Richmont avec le concours

et sous les auspices de l'État de Virginie ; cette véritable banque nationale a été chargée de l'émission de tous les titres se rapportant aux entreprises qui ne manqueront pas d'éclore après la paix ; ses efforts vont naturellement consister à faire classer ces valeurs en Europe et à les faire entrer dans le grand mouvement que provoquent, de ce côté de l'Océan, tous les titres industriels.

La réforme radicale se prépare donc dans les États du Sud avec une entente remarquable, une intelligence et un entrain auxquels rien ne saurait résister.

A notre sens, le commerce belge doit se préoccuper d'un semblable avenir : le port d'Anvers est placé de façon à pouvoir devenir le correspondant obligé, l'intermédiaire utile entre le Sud des États-Unis et le continent européen ; le commerce du Sud, importation et exportation réunies, s'élève, tous les ans, à plus de deux milliards de francs ; il fournit des articles d'une consommation courante pour l'Europe et il absorbe tous les fabricats ordinaires, du genre de ceux que la Belgique produit le mieux et dans les meilleures conditions. Grâce à la suppression des principales taxes qui grevaient la navigation et à la réorganisation des autres taxes, plus aucun obstacle matériel ne peut s'opposer à ce que nous attirions dans nos ports une grande partie de ce commerce important. Notre législation commerciale, si libérale aujourd'hui, notre organisation politique même, si conforme aux libres aspirations

des peuples de l'autre hémisphère, doivent nous recommander à leur sympathie.

Quelles mesures le commerce belge a-t-il prises ou préparées pour tirer profit, à leur jour, à leur heure, de ces faits si favorables? Pendant que les États du Sud s'organisent pour tendre directement une main amie à l'Europe, comment agissons-nous, à notre tour, pour accepter cette main et lui rendre une cordiale étreinte?

Qu'on veuille bien ne pas s'y tromper; à la conclusion de la paix, les États du Sud seront un marché nouveau, marché considérable, riche en productions courantes, faisant une consommation majeure des produits d'Europe, et celui-là prendra une part notable dans le commerce de ce pays qui, préparé d'avance, y portera à l'instant même et sans aucun retard des articles dont le Sud, après plusieurs années de blocus, doit avoir un besoin impérieux et urgent. Les relations établies à l'origine seront de ces relations qui resteront et qui seront hautement profitables à ceux qui les auront organisées rapidement et honnêtement.

Pour dire toute notre pensée, nous craignons que le commerce anversois ne se préoccupe pas suffisamment de cette situation, ne se prépare guère à en tirer profit et ne laisse échapper ainsi une des plus belles occasions, peut-être, de donner à notre commerce direct une vigoureuse impulsion! Faute incalculable et dont on n'appréciera toutes les con-

séquences que le jour où nous aurons été distancés par le commerce de tous les autres pays d'Europe.

Une autre révolution se prépare, celle-là pour les Indes et la Chine : la tâche si courageuse et si hardie entreprise par M. de Lesseps, le percement de l'isthme de Suez, n'est plus à l'état de simple projet ; la main a été mise résolument et vaillamment à l'œuvre, et il ne se passera plus un temps très-long sans que les navires du plus fort tonnage puissent se rendre directement de la Méditerrannée à la mer Rouge par une voie navigable, commode, facile et n'exigeant qu'une couple de jours pour la traversée

Tous les doutes sur la possibilité d'exécution du canal de Suez sont aujourd'hui complétement levés ; un rapport adressé, le 3 février 1863, à S. A. le vice-roi d'Égypte, par M. John Hawkshaw, président de la Société des ingénieurs civils à Londres, a jeté sur cette question un éclat des plus vifs.

M. Hawkshaw a visité tous les travaux de l'isthme de Suez dans le courant des mois de novembre et de décembre derniers ; il a examiné le terrain, vérifié les sondages et contrôlé les calculs ; il a scruté les archives de la Compagnie et a fait une enquête des plus minutieuses, dans des conditions d'une complète indépendance, puisqu'il n'avait reçu son mandat que de S. A. le vice-roi lui-même, mandat qui avait pour but précisément de faire établir, oui ou

non, si les promesses faites par la Compagnie pouvaient toutes se réaliser.

Des objections avaient été faites contre cet ouvrage colossal ; voici comment M. Hawkshaw les résume : « On prétend, dit-il : 1° que le canal « deviendra un fossé d'eau stagnante, 2° qu'il sera « comblé par la vase ou par les sables mouvants du « désert, 3° que les lacs Amers, par lesquels le « canal doit passer seront comblés de sel, 4° que « la navigation de la mer Rouge est dangereuse et « difficile, 5° que les navires refusent de s'appro- « cher du port Saïd, à cause des difficultés qu'ils « éprouvent d'avoir la côte sous le vent à cet « endroit, 6° enfin, qu'il sera difficile, sinon « impossible, de maintenir un passage à l'entrée « méditerrannéenne du canal. »

Toutes ces objections sont examinées dans leurs détails les plus minutieux, et le rapport démontre qu'elles ne peuvent pas former le moindre obstacle sérieux à l'exécution de l'œuvre grandiose qui nous occupe ; tout au plus, M. Hawkshaw croit-il qu'il faudra faire peut-être une dépense plus forte que celle qui a été prévue pour mener à fin cette belle entreprise.

Voici quelle est la conclusion du remarquable travail de l'ingénieur anglais :

« Après avoir ainsi passé en revue les diverses « questions techniques qui ont rapport à la con- « struction et à l'entretien du canal, je me trouve « amené aux conclusions qui suivent :

« Premièrement, pour la construction pratique :
« qu'il n'y a pas de travaux à faire sur le canal
« qui présentent une difficulté d'exécution extraor-
« dinaire, et je ne saurais admettre la probabilité
« d'aucune circonstance qui ferait naître des difficul-
« tés qu'un ingénieur habile ne pourrait surmonter.

« Secondement, par rapport à l'entretien du
« canal, je suis également d'avis qu'on ne rencon-
« trera guère d'obstacles qui empêcheront l'entretien
« facile et réel de l'ouvrage, quand il sera achevé,
« sans qu'il soit nécessaire de faire une dépense
« annuelle extraordinaire ou disproportionnée. »

Des oppositions peuvent surgir encore contre le percement de l'isthme de Suez ; l'Angleterre, par l'organe de sir Henry Bulwer, peut encore agir sur la Porte afin d'entraver et de retarder la continuation du travail [1] ; mais le travail se fera ; déjà plus de 50 millions sont dépensés sur les 200 millions

[1] Tout récemment, on le sait, une nouvelle tentative d'opposition a été faite à Constantinople par ce diplomate anglais ; une note adressée par l'ancien grand vizir Aali aux gouvernements de France et d'Angleterre a été le résultat de cette tentative ; Nubar-Bey, un des ingénieurs du travail, se rendit à Constantinople pour donner des explications et écarter ainsi cette nouvelle difficulté ; toutes ces démarches ne peuvent pas empêcher le percement de l'isthme de Suez, ni détruire les conventions régulières existantes, elles forment un fait acquis ; elles sont en voie de réalisation et rien ne saurait plus arrêter la création de cette grande voie de communication.

qui forment le capital entièrement souscrit de l'entreprise.

Ces oppositions intéressées seront vaincues ; une œuvre de cette importance, une fois conçue, une fois en voie d'exécution, s'achève malgré les oppositions et les obstacles qu'elle soulève. Or, quelle sera son influence sur le commerce? Peu de détails, mais des détails décisifs et incontestables vont nous le dire.

On a calculé l'abréviation de voyage obtenue par l'ouverture de l'isthme de Suez et l'on a trouvé que, sur une distance moyenne de 14 à 15 milliers de milles marins, des principaux ports d'Europe à l'île de Ceylan, prise pour centre des mers d'Asie, la réduction serait de 56 p. c., c'est-à-dire de plus de moitié. Voici, en milles géographiques, la distance entre ce point central et les principaux ports de l'Europe.

	Par le cap de Bonne-Espérance.	Par le canal de Suez.	Raccourcissement.
Saint-Pétersbourg.	15,660	8,630	45 p. %.
Stockholm	15,330	8,290	46 —
Hambourg	14,650	7,610	48 —
Amsterdam	14,450	7,420	49 —
Anvers	14,450	7,420	49 —
Londres	14,340	7,300	49 —
Le Havre	14,130	7,090	50 —
Lisbonne	13,500	6,190	54 —
Barcelonne	14,330	5,500	61 —
Marseille	14,500	5,490	62 —
Gênes.	14,690	5,440	63 —
Trieste et Venise .	15,480	5,220	65 —
Constantinople . .	15,630	4,700	68 —
Odessa	15,960	5,080	70 —

Le raccourcissement général de la route est donc de 3,000 lieues ordinaires sur 6,000 ! Le parcours entier du canal maritime de Suez est de 147 kilomètres (pas 30 lieues) sans une seule écluse ; sa profondeur sera partout de 8 mètres ; elle est suffisante pour les plus grands navires qui vont actuellement de l'Europe dans les mers de l'Inde. Le canal sera assez large, non-seulement pour laisser passer deux lignes de navires, mais encore pour laisser la place à une autre ligne de navires qui, pour un motif quelconque, viendraient à s'arrêter en route ; à la ligne d'eau, le canal aura 80 mètres correspondant à 44 mètres au plafond.

L'économie à résulter pour la navigation de et vers les Indes, de la création de cette nouvelle et importante voie de communication, est pour ainsi dire incalculable : les intérêts des capitaux représentant la valeur du navire et celle de la cargaison seront réduits de moitié environ par le raccourcissement de la traversée ; les gages et l'entretien des gens des équipages seront diminués dans la même proportion ; les risques maritimes, limités à un temps plus court, pourront être couverts par les Compagnies d'assurances, moyennant des primes moins élevées. Tous ces dégrèvements représentent des chiffres dont le total formera une somme considérable à chaque voyage.

Les conditions de la navigation dont nous parlons vont ainsi être profondément modifiées, et ce n'est

pas le droit de passage — à raison de dix francs par tonne, affirme-t-on, que l'on établira sur le canal de Suez, — qui pourra détruire les immenses avantages que ce canal doit offrir au commerce du monde.

Toute nation commerciale et maritime, à la hauteur de sa tâche, doit se préoccuper des modifications profondes qu'introduira, dans l'approvisionnement de la Chine et des Indes, une voie de communication de cette importance : évidemment, il faudra d'autres moyens de propulsion que ceux généralement employés aujourd'hui pour les voyages des Indes et de la Chine ; force sera d'avoir recours, en vue de la nouvelle voie de communication, au système des hélices auxiliaires dont l'emploi serait facultatif pendant une partie du voyage.

Le commerce d'Anvers a-t-il suffisamment les yeux ouverts sur cette seconde révolution pacifique ; se prépare-t-il à créer un matériel de transport capable de répondre à ces besoins nouveaux? Un fait paraîtra incontestable, à savoir, que la nation qui, la première, apportera sur les marchés lointains les marchandises d'Europe aux prix réduits qui seront le résultat d'une route de moitié raccourcie, et qui, en échange, pourra prendre, à des conditions exceptionnellement favorables, des cargaisons de retour, que cette nation pourra former dans ces parages des relations profitables et durables à la fois.

L'industrie belge est à même de fournir tous les articles de consommation courante préférés aux

Indes et en Chine, elle les fabrique dans des conditions de prix qui lui permettent de soutenir partout la concurrence avec les fabricats similaires des autres pays. Que le commerce belge vienne puissamment en aide à l'industrie, qu'il remplisse enfin tous les devoirs que lui impose sa mission, et notre travail national fera des progrès réellement incalculables.

Il ne faut pas chercher à le cacher, il n'est pas une branche de travail, en Belgique, qui ne soit susceptible d'un développement considérable ; pour la plus grande partie de nos industries nous sommes loin, très-loin, d'avoir acquis la plus forte somme d'activité possible.

Que le commerce fasse son devoir, qu'en dehors de ses efforts ordinaires pour étendre nos relations existantes, il se prépare à profiter des événements commerciaux qui vont se produire et qui auront pour résultat de lui ouvrir, dans des conditions meilleures, des marchés où nous n'avons aujourd'hui que peu ou point d'accès : en agissant ainsi, il se montrera digne non-seulement des nouvelles faveurs que le Gouvernement vient de lui octroyer en affranchissant l'Escaut, mais, en outre, d'autres mesures que l'État ne saurait manquer de prendre encore, dans le but de favoriser le travail national, la navigation et le commerce.

Il est impossible que la Belgique industrielle et commerciale continue à vivre au jour le jour, attendant les acheteurs qui veulent bien penser à

elle. Elle doit faire ce que font les autres pays : son commerce doit agir, se remuer et vivre ; il doit se faire entreprenant, actif et prévoyant ; ses progrès et ceux de l'industrie ne sont qu'à ce prix !

CHAPITRE V.

Il nous reste à examiner quels sont les devoirs du Gouvernement belge, en présence de la situation nouvelle dans laquelle le commerce et la navigation vont être placés.

Ici encore nous craindrions de rester bien au-dessous de notre tâche, si nous n'avions pour nous guider et nous inspirer des autorités précieuses dont il nous suffira d'évoquer le nom pour être sûr d'être écouté avec faveur. Nous n'aurons garde de négliger ce moyen de recommandation pour les quelques idées que nous désirons émettre.

En principe, nous tenons à le dire de prime abord, nous ne sommes guère partisan de l'intervention du Gouvernement dans des entreprises qui sont à la portée de l'industrie privée. Cette intervention ne se justifie, selon nous, que dans les seuls cas où elle se pratique en faveur de services d'utilité publique. M. le baron de Vrière dit avec raison dans

le rapport de la section centrale chargée de l'examen du traité avec les Pays-Bas pour le rachat du péage de l'Escaut : « Cette nouvelle et si favorable situa-
« tion éveillera, sans nul doute, l'esprit qui con-
« çoit et l'énergie qui exécute les entreprises des
« nations appelées à de grandes destinées commer-
« ciales.

« Que là où les efforts individuels seront insuf-
« fisants, l'association prête ses puissantes ressour-
« ces, et que le Gouvernement, dans les limites
« de son rôle, seconde ces combinaisons dont le
« pays tout entier doit retirer les fruits. Notre com-
« merce maritime ainsi vivifié et organisé ne pourra
« manquer de prendre un vigoureux essor. »

Aussi croyons-nous entrer parfaitement dans les vues si bien exprimées par l'ancien Ministre des Affaires Étrangères, en faisant cette déclaration de principe bien nette, bien catégorique, que l'intervention du Gouvernement en faveur du commerce et de l'industrie, — à moins de circonstances tout à fait exceptionnelles, — doit se borner à favoriser et à faciliter les transports. Toute autre intervention gouvernementale ne peut être, selon nous, et n'est en réalité, que fatale à l'industrie et au commerce eux-mêmes.

Ainsi limitée, l'intervention de l'État en faveur du travail national ne peut jamais donner lieu à des préférences et à des monopoles et n'entraîner aucun inconvénient ; elle doit, au contraire, aider puis-

samment au développement du commerce et de l'industrie.

Un exemple frappant en fournira une preuve irréfragable.

Grâce à l'énergique initiative dont fit preuve, en 1834, M. Charles Rogier, le même Ministre qui vient d'avoir la fortune et l'honneur de contre-signer la loi et les traités qui affranchissent l'Escaut, la Belgique, avant tout autre pays du continent européen, vit construire des chemins de fer sur son territoire. Dès 1841, Anvers était liée à Cologne par une voie ferrée; un trait-d'union magique joignit l'Escaut au Rhin!

Notre pays offrit dès lors les conditions de transport les plus avantageuses tant sous le rapport de la célérité des expéditions que de l'économie. Aussi le transit de et vers l'Allemagne se développa-t-il avec une rapidité étonnante et dans des proportions réellement merveilleuses. La Belgique fit les transports dans des conditions meilleures que tout autre pays, et le transit, avec tous les avantages majeurs qu'il amène, lui fut acquis.

Cependant la Néerlande, surprise pendant un moment par le gigantesque effort de la jeune nation, frappée par le déplacement d'un commerce dont elle jouissait depuis des temps immémoriaux, agit et travailla à son tour : les taxes qu'elle perçoit sur ses eaux intérieures sont diminuées ou totalement supprimées; l'État renonce, en trois années et suc-

cessivement, à des revenus qu'on peut évaluer à une somme de neuf millions de francs par an, revenus perçus jadis sur le commerce ; la Néerlande, par suite de ces mesures énergiques, offre enfin des conditions de transport plus favorables, et, encore une fois, le commerce de transit se déplace, la Belgique perd une part notable de ce trafic, lequel va enrichir de nouveau le négoce des Pays-Bas.

La Belgique qui, pendant quelques années, s'était réposée heureuse et insouciante sur ses succès vraiment éblouissants, en voyant diminuer son commerce de transit presque aussi rapidement qu'il s'était développé naguère, reconnut, à son tour, la nécessité de prendre des mesures efficaces pour éviter une ruine complète. Elle améliora ses services de transport, remania ses tarifs, abaissa les taxes et tint pendant un certain temps sa redoutable rivale en haleine ; mais la Hollande redoubla aussitôt d'efforts, construisit des voies ferrées, afin de mettre ses ports en relations suivies avec le Rhin. La lutte s'engagea acharnée. Elle se maintient, se perpétue, et, comme l'écrit avec une vérité incontestable, le haut fonctionnaire du Département des Affaires Étrangères à qui le pays doit en partie l'affranchissement de l'Escaut : « la victoire est au prix d'une « différence de quelques centimes. »

Le dégrèvement de la navigation maritime d'une grande partie des droits qui la frappaient va évidemment faire peser, pendant un certain temps,

la balance en faveur de la Belgique et, avec de l'énergie, de l'activité, de la persistance, il ne nous sera pas impossible de reconquérir une notable part du terrain perdu et de ressaisir nos rapports d'affaires avec l'Allemagne et la Suisse, que la concurrence de la Néerlande nous avait fait perdre dans ses derniers temps.

Seulement, ne nous abandonnons pas encore une fois à une fausse sécurité : le gouvernement néerlandais, un des gouvernements les plus éclairés de l'Europe, n'assistera pas indifférent et oisif à nos progrès; divers projets de chemins de fer sont formés en Hollande, d'autres sont en voie d'exécution, qui tous doivent avoir pour résultat d'améliorer les transports, de les accélérer et de les faire opérer dans des conditions plus économiques.

Qu'en Belgique aussi, on mette résolument la main à l'œuvre : le commerce d'Anvers s'inscrit depuis de nombreuses années contre le détour considérable que doivent faire par Malines, Louvain, Liége, et Verviers, les marchandises en destination du Rhin, il réclame avec une persistance bien digne du but élevé qu'il s'agit d'atteindre, l'établissement d'un chemin de fer direct entre Anvers et Dusseldorf. Trois ou quatre demandes en concession ont été adressées au gouvernement, les unes pour une voie en ligne droite, sans égard aux localités intermédiaires dont on pourrait en même temps servir les

intérêts, les autres en faisant un détour de quelques kilomètres afin, tout en garantissant dans des conditions convenables les transports en vue du transit, d'assurer en même temps à quelques populeuses localités, situées entre Anvers et la frontière, tous les bienfaits de l'existence d'un railway sur leur territoire.

Peu importe, selon nous, au point de vue des intérêts du commerce, auquel des projets en présence on accorde la préférence, pourvu que les tarifs des transports soient calculés de façon à opérer le transit dans les mêmes conditions de prix où il s'effectuerait par une ligne droite sans déviation aucune; ce n'est pas un parcours d'un petit nombre de kilomètres en plus — alors qu'on n'en tient aucun compte dans la fixation du prix de transport — qui peut nuire au mouvement commercial : ce qui importe au plus haut degré, c'est qu'on ne perde plus, ni un jour, ni une heure, pour mettre la main à l'œuvre; en Hollande, on travaille pendant qu'on discute en Belgique. Or, il faut, n'importe au prix de quels sacrifices momentanés, que les transports entre Anvers et le Rhin soient améliorés.

Une difficulté est à vaincre, nous ne le savons que trop, pour le passage de ce chemin de fer sur une faible portion du territoire de la Néerlande; mais outre que ce passage est prévu dans le traité de 1839, les rapports de bon voisinage et d'amitié,

si précieusement établis entre les deux pays, ne doivent laisser subsister aucune difficulté sérieuse pour la solution de cette question.

Le Gouvernement des Pays-Bas pourrait d'autant moins se refuser à accueillir, sous ce rapport, les réclamations de notre pays, qu'il ne s'agit nullement pour la Belgique d'enlever au commerce néerlandais l'approvisionnement d'une population aux besoins de laquelle il peut pourvoir lui-même. La ligne directe vers Dusseldorf n'a, au fond, d'autre but que de faciliter nos envois vers une partie du Rhin dont l'approvisionnement nous appartient naturellement, par suite de notre position géographique. La question a été toujours comprise ainsi, elle ne saurait être diversement entendue ; la Hollande s'en persuadera et elle se décidera à assurer enfin l'exécution de cette dernière clause non réalisée des traités.

Ce n'est pas uniquement en vue du transit que le Gouvernement doit prendre des mesures en ce qui concerne les transports : pour mettre le travail national de Belgique à même de vendre ses produits, non-seulement sur les marchés d'Europe, mais aussi sur les marchés transatlantiques, il importe que les matières premières qui arrivent dans nos ports, soient dirigées vers nos usines dans les conditions de prix les plus avantageuses, et, d'un autre côté, qu'on puisse transporter les fabricats de ces mêmes usines vers les ports belges, sans

les grever d'aucun frais superflu. Tous les frais qui chargent inutilement ces marchandises en Belgique aggravent nos conditions de concurrence sur les marchés étrangers et rendent parfois la lutte impossible ou ruineuse pour notre travail.

Tous les ans, nous lisons dans les comptes rendus des opérations des chemins de fer de l'État les démonstrations les plus belles au sujet des résultats financiers de ce grand levier de l'activité publique.

Ainsi, nous trouvons dans le compte rendu de l'année 1860 les lignes que voici :

« En 1858 et en 1859, la recette nette équivalait « respectivement à 5.70 p. c. et à 5.864 p. c. du « capital moyen utilisé ; le rapport s'élève tout d'un « coup à 6.602 p. c. en 1860 ; et l'on doit remar- « quer que l'augmentation des revenus ne doit pas « être mesurée simplement d'après la différence « numérique existant entre ces tantièmes propor- « tionnels ; elle dépasse de beaucoup cette différence, « la proportion de 6.602 p. c. étant calculée sur « un capital plus élevé que celui auxquels les pro- « portions antérieures se rapportent.

« Ainsi le revenu net de 1860, s'il avait été « acquis à une compagnie, aurait permis à celle-ci « de donner 5.375 p. c. d'intérêt et dividende et « d'appliquer 1.207 p. c. à l'amortissement des ac- « tions. »

Dans le compte rendu des opérations de 1861, nous trouvons les détails que voici :

« Ainsi la part de l'État dans la recette de l'ex-
« ploitation s'est élevée, en 1861, à la somme de
« 29,941,015 francs ; et les produits indirects du
« chemin de fer, recouvrés par l'administration des
« domaines, ont donné 108,887 francs, total des
« recettes 30,049,902 francs.

« La dépense d'exploitation est évaluée à 14 mil-
« lions 786,996 francs. Ces chiffres font ressortir
« l'excédant de recettes à 15,262,906 francs, le-
« quel excédant a été réparti comme suit :

« 44.53 p. c. au payement des « intérêts . . . . . fr.	6,796,782 31
« 18.11 p. c. à l'amortissement.	2,764,826 59
« 0.10 p. c. aux frais d'amor- « tissement.	15,127 71
« 0.41 p. c. aux frais divers des « emprunts	61,942 49
« 36.85 p. c. à l'extinction de la créance du Trésor.	5,624,227 21

De telle façon que, pendant l'année 1861, le chemin de fer de l'État a produit, outre tous les frais d'entretien, de personnel, de matériel, etc., outre les intérêts des capitaux employés à sa construction, la dotation pour l'amortissement de ces capitaux, un bénéfice de 5,624,000 francs.

Le compte rendu détaillé des opérations de 1862 n'a point encore été publié jusqu'ici ; nous savons seulement par un tableau officiel inséré au *Moni-*

teur belge du 12 avril dernier, que la part de l'État dans le revenu de cet exercice s'est élevée à une somme de 30,547,324 francs, c'est-à-dire, en chiffre rond, une augmentation de 600,000 francs sur le même revenu de 1861, de sorte que les bénéfices de l'exercice 1862, toutes dépenses quelconques — interêts et amortissements compris — étant soldées, dépasseront 6 millions de francs.

Certes, nul en Belgique ne s'avisera de regretter ces magnifiques résultats financiers qui répondent si bien aux promesses faites devant les Chambres législatives par l'honorable M. Rogier, lors de la discussion de la loi du 1er mai 1834, décretant la construction des chemins de fer; mais il importe de ne pas perdre de vue que l'État ne doit pas avoir seulement pour objet de sauvegarder les résultats financiers directs de l'exploitation. Il doit avant tout veiller à ce que le railway national rende au pays, au commerce et à l'industrie surtout, les avantages qu'on est en droit d'attendre de cette voie de communication.

Il ne dirait pas la vérité, celui qui prétendrait que le chef du département des Travaux Publics se montre indifférent à ce grand intérêt; quelques mesures intelligentes prises dans ces dernières années par l'administration des chemins de fer de l'État tendent à démontrer le contraire; cependant tout porte à croire que les considérations financières préoccupent avant tout le Gouvernement.

Ce qui le fait croire, c'est la progression relati-

vement assez grande que l'on remarque dans les transports des marchandises par la voie ferrée.

Voici, en effet, pour les trois dernières années, le chiffre total des tonnes-kilomètres transportés sur le railway national [1] :

1859	152,899,477
1860	159,535,583
1861	175,485,596

Il n'y a donc eu, en moyenne, pendant cette période, qu'un accroissement de 7 $^1/_2$ p. c. par année. Cette augmentation pourrait atteindre des proportions plus considérables, par suite de réductions successives du tarif des transports. Les recettes provenant des marchandises figurent dans les comptes du chemin de fer de l'État de 1861 pour une somme de 16,602,000 francs ; une diminution, fût-elle de 20 p. c., réduirait donc les revenus seulement de 3 millions de francs environ, en supposant, ce qui ne serait pas, qu'une semblable réduction n'amenât pas des transports plus considérables.

[1] C'est-à-dire le nombre des tonneaux de marchandises transportés, mais ramenés à un parcours d'un kilomètre; en 1861, par exemple, le nombre des tonneaux chargés a été de 4,105,029 ; de façon que ce chiffre, mis en regard avec le nombre de tonnes-kilomètres, prouve que chaque tonneau chargé a été transporté, en moyenne, à une distance de près de 63 kilomètres.

Que si les bénéfices réalisés par le chemin de fer devaient subir une partie du dégrèvement que nous venons d'indiquer, le pays n'aurait pas lieu de le regretter ; il regagnerait au décuple, par des avantages indirects de tous genres, par une activité industrielle plus grande, la diminution du bénéfice direct.

Les efforts du Gouvernement doivent donc tendre à une réduction graduelle, mais très-sensible du tarif des transports par nos chemins de fer.

Les prix payés de ce chef exercent trop d'influence et parfois une influence trop fâcheuse sur le travail belge, pour que nous n'insistions avec force sur la nécessité de cette réforme : il y a peu de semaines seulement, on a pu lire dans plusieurs organes de la presse que dans une adjudication pour une quantité considérable de rails à fournir en Espagne, les maîtres de forges belges ont dû renoncer à la lutte, parce que les frais de transport depuis les usines belges jusqu'au lieu de destination étaient plus élevés de 4 à 5 p. c. que les frais de même nature depuis les usines anglaises, toute proportion des distances étant d'ailleurs gardée.

Ces faits sont d'une éloquence telle qu'ils ne peuvent tarder longtemps à exercer leur légitime influence : on ne nie pas la clarté du soleil ; on ne résiste pas non plus à son action pénétrante.

Les chemins de fer, en outre, ne sont pas les

seules voies de transport sur lesquelles l'Etat exerce son action et son contrôle directs.

Depuis plusieurs années, un mouvement incessant s'est produit, en Belgique, en faveur d'une diminution des péages sur les canaux et rivières; l'affranchissement de l'Escaut ne peut manquer d'imprimer un nouvel élan à ce mouvement.

Il y a peu de temps, une proposition formelle a été déposée sur le bureau de la Chambre des Représentants à l'effet de faire décréter une semblable diminution, et, à l'appui de cette demande, l'honorable M. Orts, député de Bruxelles, fit valoir dans ses développements cette considération, qu'il serait illogique de conserver des péages, des droits, des taxes quelconques sur des voies navigables à l'intérieur du pays, alors qu'on affranchit les voies de transport du dehors; qu'il serait illogique de traiter moins libéralement les marchandises transportées d'une localité de la Belgique à l'autre, que celles qui arrivent dans le pays par l'intermédiaire des ports voisins.

Ici encore le Gouvernement ne saurait résister à la pression légitime de l'opinion publique, parce que celle-ci se base sur les saines doctrines et sur l'irrésistible raison.

Comment parer aux conséquences financières de semblables réformes?

Depuis plusieurs années la Belgique affecte, tous les ans, sur ses ressources ordinaires, des sommes

considérables à des travaux militaires; les ouvrages de défense exécutés autour d'Anvers, le renouvellement du matériel de l'artillerie et du génie ont grevé notre budget des dépenses de plusieurs millions annuellement. L'année 1864 doit voir la fin de ces sacrifices exceptionnels. A l'expiration de cet exercice, les travaux entrepris doivent être achevés, et à diverses reprises le Gouvernement a déclaré qu'il ne serait plus demandé de nouveaux crédits en vue de ces besoins spéciaux, lesquels étaient indispensables pour la sauvegarde de notre nationalité. Qu'on applique les fonds devenant ainsi disponibles à l'affranchissement complet de nos voies de communication à l'intérieur, et le pays atteindra bientôt un haut degré de prospérité.

La création d'un fonds spécial, d'une réserve, en faveur du commerce et du développement de nos affaires, a été recommandée du reste dans des termes si chaleureux, par l'héritier présomptif du trône, qu'il nous paraît impossible que cette idée, aussi féconde que pratique, ne soit un jour réalisée.

Voici comment Son Altesse Royale Monseigneur le Duc de Brabant s'exprima, dans la séance du Sénat du 21 mars 1861, à l'occasion de la discussion générale du budget du Ministère des Affaires Étrangères :

« La réalisation, disait le Prince, de tout ce qui « peut être utile au pays sera toujours regardée « par nous, de père en fils, comme un devoir de « famille.

« Mais ici, Messieurs, je tiens à m'expliquer « nettement. Ce but vers lequel je voudrais succes- « sivement vous voir marcher, il ne faut pas le « poursuivre en aveugles. Le pays est prospère. « Il serait étrange de vouloir lui imposer d'immen- « ses sacrifices pour améliorer une situation dont « il est satisfait. Aussi rien de tel n'est jamais entré « dans mon esprit. Tout ce que je demande à la « nation, et uniquement dans son intérêt, c'est « d'épier le moment favorable, c'est de se mettre en « état, si la fortune lui fait des avances, de les saisir « au bond, car il est rare qu'elles se renouvellent.

« Ainsi, dans le cas où le trésor public viendrait « à encaisser annuellement un certain excédant, « pourquoi n'en ferait-on pas deux parts? L'une « pour les améliorations intérieures, les travaux « publics, l'embellissement de nos villes, l'augmen- « tation des traitements des divers fonctionnaires « de l'État, etc.; l'autre pour la création d'un petit « fonds de réserve qui permît à la Belgique de « coopérer, dans l'occasion, sans sacrifice extraor- « dinaire, à des expéditions favorables au dévelop- « pement de son commerce et de fonder, dans les « différentes parties du monde, des succursales ou « des établissements propres à l'écoulement de ses « nombreux et remarquables produits. »

L'idée de la formation d'un fonds de réserve ayant pour objet des mesures à prendre — mesures sujettes naturellement à discussion — pour favoriser

le développement du commerce et de l'industrie, cette idée doit être mise à exécution un jour; elle pourra l'être, sans aucune difficulté, dès que les sacrifices que le pays a eu à s'imposer pour assurer la défense nationale auront cessé. Il n'est pas une voix dans le pays qui s'inscrive contre la réalisation d'une pensée aussi fertile en résultats.

Dans la même séance du Sénat, Son Altesse Royale Monseigneur le Duc de Brabant entre dans des détails plus précis relatifs au commerce et recommande avec instance au Gouvernement d'aider à établir ces autres voies de transport si indispensables à la Belgique — voies navigables à travers l'Océan — destinées à compléter les routes, les canaux, les chemins de fer de l'intérieur.

« Les services à vapeur vers l'Amérique du « Nord et du Sud, dit Son Altesse Royale, ne sont « portés dans le budget de 1861 que pour mémoire.

« Messieurs, depuis 1841, la Belgique a appli- « qué, comme le constatait l'autre jour, à la Cham- « bre des Représentants, M. le Ministre de l'Inté- « rieur, 40 millions à la construction de chemins « vicinaux et elle en a achevé plus de 2,000 lieues.

« Depuis 1830, l'État, les provinces et les par- « ticuliers ont construit 1,049 lieues de route et « dépensé, de ce chef, fr. 67,980,599-69. Dans le « même espace de temps il a été posé sur notre

« sol 381 lieues de rails et déboursé, à cet effet,
« près de 530 millions de francs. L'État a creusé
« ou racheté 432 kilomètres de canaux valant
« environ 50 millions.

« Enfin, 25 millions ont été consacrés à l'amélio
« ration des voies navigables.

« Mais, Messieurs, si ces magnifiques travaux
« suffisent pour relier entre elles toutes les com-
« munes belges, il manque encore un trait d'union
« pour mettre nos centres de production en com-
« munication directe avec les grands marchés
« d'Amérique.

« Je voudrais qu'aux stations d'Anvers et d'Os-
« tende, où s'arrêtent les chemins de fer belges, tout
« ne fût pas fini pour nous, et que là, au contraire,
« s'ouvrît une nouvelle et large voie à l'activité
« nationale. Je voudrais que ces stations, points
« extrêmes aujourd'hui, devinssent bientôt les
« points de départ de nombreux steamers qui, pro-
« longeant sur la mer notre railway, lui ramène-
« raient le mouvement du transit qui tend à nous
« échapper.

« Vous ne permettrez pas plus longtemps, Mes-
« sieurs, que seuls, parmi les nations possédant
« des ports et une frontière maritime, nous res-
« tions, pour la majeure partie de nos exportations,
« tributaires de l'étranger.

« Il y a là une grande œuvre d'extension et
« d'émancipation à accomplir. Cette œuvre est digne

« de la sympathie de tous les amis du progrès.

« Je fais, Messieurs, d'accord avec votre commis-
« sion des Affaires Étrangères, des vœux ardents
« pour la prompte, solide et durable restauration de
« nos relations transatlantiques.

« Cette restauration, l'Amérique nous en donne
« le signal. Le 18 décembre dernier, la législature
« de la Géorgie a adopté les principes que je cherche
« à faire prévaloir ici, et avec cet admirable esprit
« pratique de la race anglo-saxonne, elle a de suite
« voté, pour leur réalisation, un subside considé-
« rable. Je pense ne pas être trop exigeant en
« réclamant à l'intérieur, pour le commerce et l'in-
« dustrie belges, un appui analogue à celui qu'ils
« ont obtenu de l'étranger.

« En 1859, nous avons pourvu à la défense natio-
« nale; en 1860, les octrois ont été abolis, bientôt,
« j'espère, notre jeune nationalité revendiquera sa
« part de la mer et fera son premier pas dans la
« voie de l'expansion légitime et honnête, la seule
« qui convienne au caractère du pays et à l'époque
« où nous vivons. »

Il serait impossible de démontrer plus clairement, avec plus de netteté, avec plus de logique que les lignes de navigation à vapeur transatlantiques constituent bien réellement des voies de communication et de transport ayant droit à l'intervention généreuse du Gouvernement; question bien souvent débattue en Belgique, mais parfaitement élucidée

par les observations de S. A. R. Monseigneur le Duc de Brabant, que nous venons de transcrire.

A quoi servirait-il, au point de vue du grand commerce d'échange, de faire à l'intérieur du pays tous les sacrifices afin d'activer et de faciliter les transports et de les faire opérer dans les conditions de prix les plus avantageuses et les plus économiques, si l'on négligeait complétement, ou à peu près, les mesures à prendre pour favoriser l'expédition de nos fabricats et la réception des matières premières au delà des frontières? En réalité, nous encourrions les plus graves reproches, car nous rendrions stérile, d'une main, ce que, de l'autre, nous chercherions avec beaucoup de peine à fertiliser et à féconder.

Lorsqu'il s'agissait, au sortir des événements politiques qui assurèrent notre existence comme peuple indépendant et libre, d'attirer par notre territoire le courant du transit entre l'Allemagne et la Suisse, d'une part, et les contrées transatlantiques, d'autre part, il fallut créer une voie ferrée qui reliât Anvers à Cologne, l'Escaut au Rhin. Depuis Anvers jusqu'à la frontière prussienne, à Herbestal, la route fut exécutée aux frais et par les soins du Gouvernement belge. Une compagnie allemande s'était chargée de la continuation de la ligne jusqu'à Cologne. A cette époque, les chemins de fer n'étaient pas encore tout à fait populaires sur le continent européen, et les capitaux ne se dirigeaient pas aussi

facilement qu'aujourd'hui vers ce genre d'entreprises. Aussi le capital de la Compagnie du chemin de fer rhénan se forma lentement, et l'établissement de la voie internationale allait peut-être subir de longs retards, lorsque le Cabinet de Bruxelles, bien pénétré que tout n'était pas dit quand on avait assuré les transports jusqu'à la frontière, intervint pécuniairement dans l'entreprise de nos voisins : l'État belge se fit actionnaire de la Compagnie prussienne; il souscrivit pour 4,000 actions du chemin rhénan, il activa ainsi les travaux et assura au pays les incalculables profits du commerce de transit.

Ce souvenir du passé n'est-il pas bien fait pour démontrer que le Gouvernement doit aide et assistance à toute entreprise sérieuse et solide ayant pour objet de doter la Belgique de moyens de transport convenables, même au delà des frontières et vers des pays avec lesquels nous pouvons commercer dans des conditions avantageuses, non pas pour telle ou telle maison en particulier, mais pour le travail national pris dans son ensemble, pour l'industrie belge tout entière.

Il serait oiseux, du reste, d'insister outre mesure sur cet objet : le Gouvernement belge a résolu constamment la question dans le sens de l'intervention et, en agissant ainsi, il a fait preuve, chaque fois, d'une saine entente des intérêts du pays.

Toutefois, une objection se fait en Belgique

contre certaines entreprises de ce genre : quelques essais tentés avec le concours et sous les auspices du Gouvernement pour créer des lignes de navigation à vapeur n'ont pas réussi, n'ont donné que des mécomptes ; ces échecs ont jeté le découragement dans les esprits, et l'on ne serait pas éloigné de prétendre que notre pays n'est pas apte à organiser des lignes de cette nature vers les ports lointains.

Une semblable idée répandue dans le pays et généralement admise comme vraie, deviendrait, commercialement parlant, un malheur pour la Belgique.

Nous avons donc considéré comme un devoir de nous rendre exactement compte des causes réelles de l'insuccès des tentatives faites dans notre pays pour la création de certaines grandes lignes de navigation à vapeur, et une fois ces causes connues, nous devons les dire avec franchise et sans la moindre réticence.

Un essai a d'abord été fait, en 1841-1842, par le Gouvernement lui-même. Trois compagnies belges de bateaux à vapeur ont, en outre, été créées en vue de nos relations avec des pays éloignés : 1° entre Anvers et New-York ; 2° entre Anvers et Rio de Janeiro ; 3° entre Anvers et le Levant.

La première tentative se caractérise par le nom d'un steamer, et lorsque les adversaires de ce genre d'entreprises ont cité la *British-Queen,* ils croient avoir fourni un argument sans réplique et une preuve indiscutable de l'inutilité des efforts pour

créer en Belgique des lignes de bateaux à vapeur. Disons donc rapidement la triste histoire de l'essai fait en 1841-1842.

Ce fut sous le Cabinet Rogier-Lebeau que fut décidée, en principe, l'organisation d'un service régulier de navigation à vapeur entre Anvers et New-York. On fit dans ce but l'acquisition de deux steamers anglais : le *Président* et la *British-Queen;* seulement avant qu'ils fussent définitivement acquis, les deux navires devaient fournir une course d'essai vers les États-Unis ; le premier périt dans ce voyage d'épreuve, le second sortit de cette lutte d'une façon tout à fait victorieuse.

Pendant cette traversée, le Ministère avait été renversé et remplacé par un autre Cabinet.

Fallait-il, au risque de n'avoir plus un service complet, prendre livraison d'un seul bâtiment, alors que deux navires au moins étaient absolument indispensables ; ne devait-on pas dans tous les cas faire l'acquisition d'un second steamer en remplacement du *Président*.

Ces questions furent résolues par un Cabinet qui n'avait plus un intérêt moral à la réussite de l'entreprise ; on prit livraison de la *British-Queen* et on organisa la ligne avec un seul navire. Ainsi, au lieu d'un service régulier, de départs fréquents, d'une organisation capable d'attirer par notre pays le courant du transit, la ligne de New-York n'offrit plus au commerce que des occasions incertaines

trop éloignées pour assurer des relations suivies.

Des tiraillements survinrent, en outre, entre le Conseil d'administration et le Gouvernement; celui-ci voulut, de Bruxelles, conduire l'entreprise, et il y imprima, en réalité, une direction des plus fâcheuses.

Nous trouvons dans un recueil périodique[1] des détails circonstanciés sur toute cette affaire; ils sont évidemment puisés à des sources officielles; il est indispensable d'en transcrire quelques-uns. Voici ce qu'on y lit :

« La campagne s'ouvrit sous les plus défavora-
« bles auspices; bientôt des difficultés nouvelles
« vinrent entraver la marche du service; on avait
« engagé à grands frais un personnel anglais nom-
« breux, stipulé des dédits considérables, dans le
« cas où il ne serait point conservé pendant toute
« la saison de navigation. Cependant la marine
« nationale, froissée dans ses sentiments par cette
« préférence accordée à des hommes de mer étran-
« gers, éleva des réclamations, et le Gouverne-
« ment insista, malgré les clauses onéreuses, pour
« l'embarquement d'un personnel belge; pendant
« tout un voyage l'état-major fut en quelque sorte
« doublé par l'adjonction d'officiers belges aux offi-
« ciers anglais; la mésintelligence la plus déplo-
« rable en fut le résultat; on dut se résoudre à

[1] *Revue de l'Escaut,* année 1850.

« congédier le personnel anglais, en payant des « sommes énormes, qui toutes furent prises dans « la caisse de la *British-Queen*, et à confier la « conduite du bâtiment à des hommes qui man- « quaient de l'expérience nécessaire pour éviter les « moindres fautes.

« La *British-Queen* avait besoin de quantités « très-considérables de charbons; pour les voyages « d'aller, on fût bientôt d'accord qu'il fallait em- « ployer des charbons belges; le Gouvernement « poussa plus loin ses exigences, des charbons « furent transportés par des navires à voiles de « la Belgique à New-York; le combustible qu'on « aurait pu se procurer à un prix *maximum* de « 30 francs par tonneau aux États-Unis, coûta, en « y comprenant tous les frais, au delà de 60 francs; « la caisse de la *British-Queen* supportait encore « cette charge exorbitante; ensuite, les navires à « voiles envoyés à New-York, avant l'arrivée du « bateau à vapeur, se trouvant disponibles et vides, « à côté du steamer, chargèrent à tout prix, et la « *British-Queen* souffrait de la concurrence qu'on « s'était faite à soi-même. Et qu'on ne croie pas « qu'il eût été possible de faire revenir le Gouver- « nement de cette résolution insensée, que les « représentations du conseil général lui-même pus- « sent modifier sa manière de voir; la *British-* « *Queen*, disait le gouverneur de la province, « organe fidèle du ministre, la *British-Queen*

« *n'emploiera que des charbons belges, n'importe*
« *le prix, sinon elle périra dans l'Escaut.* Per-
« sonne de ceux qui les ont entendues n'aura
« oublié ces paroles extravagantes. Le compte de
« l'exploitation fut chargé, de ce chef, de plus de
« 80,000 francs.

« Cependant, tandis qu'on augmentait ainsi les
« charges de ce service précisément à l'instant où,
« pour répondre dignement à ses détracteurs, il eût
« fallu introduire dans toutes ses parties l'économie
« la plus sévère, on ne fut pas plus soigneux pour
« assurer au bâtiment des recettes certaines; dès
« le second voyage, il eût été possible de recevoir
« à bord de la *British-Queen* un nombre considé-
« rable d'émigrants allemands, moyennant un fret
« raisonnable. Sous le prétexte qu'ils eussent éloi-
« gné les autres passagers, l'offre qui devait deve-
« nir par la suite une source de très-fortes recettes
« fut repoussée et l'on priva ainsi l'exploitation
« d'un revenu que, pour faire une appréciation
« qui ne puisse pas être taxée d'exagération, nous
« évaluons de 30,000 à 40,000 francs par voyage.

« A ces causes inhérentes à l'exploitation même
« il faut en joindre d'autres qui n'existent plus
« aujourd'hui, et parmi lesquelles une seule eût suffi
« pour arrêter la marche de l'entreprise. Nos rela-
« tions avec les États-Unis n'étaient point réglées;
« rien ne garantissait aux marchandises importées
« par la *British-Queen*, un traitement avanta-

« geux ; au troisième voyage du navire, les mar-
« chandises qu'il avait à bord furent frappées, à
« leur entrée à New-York, d'une surtaxe capable
« d'arrêter tout transport par ce navire ; là encore,
« le gouvernement avait failli à sa mission en n'as-
« surant pas, au moyen d'une négociation oppor-
« tune, des faveurs qu'il eût été facile d'obtenir. »

Rien d'étonnant dès lors dans les mauvais résultats financiers de cette entreprise. Et cependant, à chaque voyage, il y avait progrès dans les recettes, progrès lent à la vérité, mais capable de donner pour l'avenir les plus belles espérances. Le nombre des passagers et le chargement des marchandises augmentaient à chaque traversée et si l'expérience avait pu être soutenue, nul doute que toutes les difficultés n'eussent été vaincues et qu'on n'eût fini par remplir le but que s'étaient proposé les fondateurs de cette utile entreprise.

Retraçons-nous par la pensée les conséquences fécondes de la réussite de cette tentative faite en 1841-1842 ; la Belgique, avant tout autre pays du continent européen, jouissait du bienfait des chemins de fer et la première aussi elle eût possédé des lignes régulières de navigation à vapeur transatlantique ; la première, elle eût créé des rapports d'affaires suivies avec l'Amérique, c'eût été pour notre pays la prééminence commerciale aux États-Unis.

Mais on avait hâte de mettre un terme à l'entreprise ; une discussion s'engagea sur la solidité de la

British-Queen, et le steamer fut démoli après un voyage au terme duquel, malgré les violentes tempêtes dont il avait été assailli, il avait délivré sa cargaison en bon état.

Qu'on n'argumente donc plus, en vérité, de la pénible histoire de la *British-Queen* pour combattre la création des lignes régulières de navigation à vapeur ; on a tout tenté à cette époque pour faire avorter une entreprise dont la réussite eût été la sauvegarde du commerce belge.

L'exploitation directe du service par l'État était une faute grave, couverte bientôt par des fautes plus graves encore ; et dans les conditions où elle s'est accomplie, l'expérience de 1841-1842 ne saurait entacher en rien toute épreuve nouvelle qu'on voudrait faire en ce moment.

Que dire, hélas ! des expériences tentées, à une douzaine d'années d'intervalle, par la création de deux compagnies de navigation à vapeur, l'une pour nos relations avec les États-Unis, l'autre pour celles avec le Brésil ?

Ici ce furent des fautes d'un autre genre et qu'on voudrait pouvoir passer complétement sous silence : un capital social fictivement élevé et non intégralement représenté par des valeurs réelles et positives ; des bateaux trop faibles et nécessitant des dépenses majeures de réparation, les uns au début de

leur premier voyage et avant d'avoir atteint les côtes d'Angleterre, les autres avant même de pouvoir quitter les bassins d'Anvers ; une notable partie des actions non souscrites et, par conséquent, une grande pénurie de fonds, ce qui obligeait à recourir de prime abord à des moyens ruineux pour se procurer l'argent nécessaire à la marche du service ; le défaut absolu de régularité dans les départs, comme conséquence des réparations incessantes à faire aux bâtiments : tel est le résumé succinct des raisons qui ébranlèrent le service de New-York avant que tous les steamers fussent mis en ligne. En outre, sans égard pour les conventions et les contrats, les navires furent détournés de leur mission et employés au transport des troupes vers les Indes, le tout dans l'espoir d'empêcher une liquidation anticipée, qui fut précipitée en raison directe des moyens violents employés pour la prévenir.

Pour le service du Brésil, l'épreuve ne fut pas même poussée aussi loin, il y eut — principalement par suite de l'insuffisance notoire des capitaux souscrits — dissolution de la société avant qu'aucun steamer fût parti : les bâtiments ne quittèrent les ports d'Anvers que pour aller faire un service régulier dans d'autres pays ; la ligne belge ne reçut jamais le moindre commencement d'exécution.

Sont-ce là, nous le demandons en toute sécurité, des considérations sérieuses pour se former une opinion sur le mérite des services réguliers de

navigation à vapeur qui seraient organisés solidement, convenablement et surtout honnêtement? Il n'y a pas deux manières de répondre à une question posée en ces termes.

Une seule des grandes lignes de navigation à vapeur créées en Belgique a su résister aux étreintes du temps. L'histoire complète de ses luttes serait très-intéressante : érigée presqu'à l'heure même où les autres lignes venaient de péricliter, le service du Levant ne fut entouré, en Belgique, ni de la sollicitude du capitaliste, ni de celle du commerce et de l'industrie.

Ce service, nous pouvons le dire, a marché, pendant les premiers temps de son existence, au milieu de la méfiance générale ; nul ne saurait redire ce qu'il a fallu d'efforts pour le maintenir.

Toutes les difficultés ont été vaincues une à une ; chaque mois a amené son progrès, aujourd'hui l'estime de l'industrie belge, l'estime du commerce, sur tous les points où abordent ses steamers, lui sont pleinement acquises ; depuis longtemps le fret afflue en abondance et le service se fait avec régularité et ponctualité.

Et cependant l'entreprise n'est point viable sans une intervention efficace du Gouvernement. Les quatre années de laborieux efforts faits par sa direction n'ont pu procurer aucun bénéfice aux actionnaires; depuis le jour de l'inauguration du

service ils n'ont point reçu même le moindre intérêt.

Or il s'offrait dans d'autres pays des conditions d'existence et d'exploitation plus favorables, mieux faites pour compenser par des bénéfices certains les rudes labeurs d'une semblable entreprise.

La question de l'intervention de l'État est donc venue se poser ici dans des conditions toutes spéciales, toutes pratiques : à défaut de cette intervention, le seul service qui ait pu fonctionner jusqu'ici en Belgique cessait ses opérations ; grâce au concours financier qui lui était offert, dans un autre pays, il allait y vivre et prospérer, à notre détriment peut-être, et le dernier coup était ainsi porté à l'organisation des lignes de navigation à vapeur en Belgique.

Hâtons-nous de dire que cette faute, dont les conséquences eussent été irrémédiables, ne sera pas commise : le Gouvernement belge a compris la nécessité de contribuer à infuser une vie nouvelle à la compagnie dont il s'agit ; il donnera son concours à l'entreprise, concours trop modeste et trop restreint encore, il est vrai, mais suffisant, faut-il espérer, pour que, surtout si le Gouvernement l'entoure de son appui moral, la société puisse prospérer et grandir.

Grâce à cette intervention de l'État, des éléments nouveaux sont venus renforcer la compagnie ; elle pourra prendre une certaine extension et poser des jalons pour son développement successif.

Que l'État remplisse ses devoirs en cette circonstance jusqu'au bout; qu'il ne s'arrête pas à des demi-mesures; le concours qu'il donnera à cette compagnie, seule épave de tant de désastres, sera fertile pour le pays. La viabilité des lignes régulières de navigation à vapeur sera ainsi démontrée par un fait; une fois cette preuve fournie et la confiance rendue à des entreprises de cette nature, la Belgique ne tardera pas à être mise en possession enfin d'une longue série de lignes régulières, sans lesquelles son commerce sera toujours arrêté dans sa marche.

Nous comprenons, jusqu'à un certain point, la méfiance et les hésitations du commerce et des capitalistes; ils n'ont en vue évidemment que leur intérêt privé; mais le Gouvernement qui plane au-dessus de tous les intérêts particuliers et dont la mission est de préparer le bien-être général, le Gouvernement serait coupable en ne prenant pas des mesures énergiques afin de nous mettre à même de soutenir vigoureusement la lutte avec tous nos rivaux en affaires.

En 1841, le Gouvernement belge, dirigé par le même homme d'État qui se trouve de nouveau placé en ce moment à la tête du Département des Affaires Étrangères, voulut résolument prendre rang en tête des nations maritimes par l'organisation des services réguliers de navigation à vapeur. Nous voulions à cette époque, marchant en éclaireurs du

progrès, leur ouvrir le chemin qui menait à cette conquête pacifique. Des circonstances hautement regrettables nous ont empêchés de prendre cette position si digne d'envie.

La Belgique ne peut plus aujourd'hui que suivre les autres pays; qu'elle le fasse franchement, en s'efforçant sans relâche et par une plus grande vigueur, de rejoindre, peut-être même de distancer ceux qui nous ont devancés jusqu'ici.

Le rachat du péage de l'Escaut, par suite de la participation financière de toutes les puissances maritimes, rendra disponibles, tous les ans, les sommes relativement considérables versées jusqu'ici par la Belgique dans les caisses du trésor néerlandais ([1]). Le Gouvernement belge ne voudra pas

[1] Voici une appréciation exacte des conséquences financières que doivent avoir pour la Belgique la capitalisation et le rachat du péage de l'Escaut.

La moyenne des sommes payées aux Pays-Bas pendant ces trois dernières années est de 2,005,808 francs par an. Par contre la Belgique recevait et ne recevra plus les droits de tonnage qui se sont élevés, en moyenne, pendant la même période, à 900,590 francs tous les ans. La diminution sur les droits de pilotage perçus par la Belgique est évaluée à 170,000 francs par an; total 1,070,590 francs.

En outre la part contributive de la Belgique dans le capital que recevra la Hollande est de 13,328,006 francs. L'intérêt sur cette somme, à raison de 4 p. c., monte à 533,102 francs.

De telle sorte que la somme de 2,005,808 payés actuellement à la Hollande est remplacée, tant par des diminutions

affecter ces sommes à d'autres besoins qu'à ceux du commerce de l'industrie et de la navigation.

La somme annuelle de 400,000 francs devenant disponible par le rachat, si elle pouvait être attribuée à l'organisation d'une ligne régulière de navigation à vapeur, solidement établie, exercerait sur toutes les branches de la fortune publique, l'influence la plus avantageuse. Là, du reste, ne pourra pas se borner le concours que l'État doit à l'industrie en vue de ce service d'intérêt général. Sous peine de déchoir et de voir ses relations commerciales devenir tout à fait stationnaires, la Belgique doit suivre l'exemple que lui donnent toutes les grandes nations maritimes.

L'Angleterre accorde tous les ans, en subventions à ses diverses lignes de navigation à vapeur, la somme de 23,000,000 de francs; la France, outre de nombreux avantages indirects, fournit des subsides s'élevant ensemble à 30,000,000 de francs, c'est-à-dire que chacun de ces deux pays affecte, tous les ans, de 1 $^1/_2$ à 2 p. c. de son budget des recettes à ce service public.

de recettes opérées au profit de la Belgique que par des intérêts pour le capital du rachat, jusqu'à concurrence de 1,603,710 francs : bénéfice annuel 402,098 francs par an, outre l'avantage considérable d'avoir opéré sans autres pertes et en une seule fois toutes les réformes maritimes réclamées depuis si longtemps par le commerce et l'industrie de tout le pays.

La Belgique placée dans des conditions exceptionnellement favorables pour profiter des relations directes qu'elle établirait avec les pays lointains, devra dépenser un jour de ce chef, pour rester dans les mêmes limites que la France et l'Angleterre, une somme de 3 à 4,000,000 de francs par an; le bien qui résulterait de ce sacrifice serait réellement incalculable.

Ce dernier effort en faveur du commerce et de l'industrie de Belgique est tout à fait digne du zèle et de l'énergie d'un ministère, sous l'administration duquel tant et de si remarquables progrès ont été réalisés. Appelés dans les conseils de la couronne en 1847, la plupart des hommes d'État qui composent le cabinet actuel y sont rentrés en 1857, après une interruption de deux années seulement dans leurs fonctions ministérielles. Toutes les grandes mesures prises durant ces quinze dernières années sont donc leur œuvre, et tous les progrès accomplis, tant dans l'ordre matériel que dans l'ordre moral, sont dus en majeure partie à l'impulsion vigoureuse qu'ils ont réussi à imprimer à toutes les branches de l'activité nationale.

Aujourd'hui qu'il a été pourvu, pour ainsi dire, à tous les besoins, continuerait-on à négliger le seul grand intérêt qui soit resté en souffrance, et le drapeau belge, si glorieusement arboré, restera-t-il inconnu dans toutes les mers?

La Belgique est respectée, aimée dans le monde

entier. Souverains et peuples l'entourent de leur estime et de leur affection. Profitons de ces dispositions heureuses pour le plus grand bien de notre commerce et de notre industrie.

La régénération de la marine marchande belge, la création d'un grand commerce direct constituent une tâche que le Gouvernement doit accomplir. Qu'il se mette résolument à l'œuvre, la transformation sera rapide et l'histoire de son administration enrégistrera une nouvelle et précieuse conquête.

Notre œuvre, nous ne le comprenons que trop bien, est imparfaite et insuffisante ; elle n'est qu'un essai dans une voie où chaque effort peut faire quelque bien. A ce titre nous croyons avoir rempli un devoir en écrivant ces pages, et c'est dans ces conditions que nous prions nos concitoyens de les juger.

Qu'une seule idée de celles que nous avons ou rappelées ou émises, germe dans l'esprit de ceux qui nous ont fait l'honneur de nous lire ; que cette idée se traduise en quelque effort profitable aux grands intérêts en cause et nous aurons obtenu la seule récompense que nous puissions ambitionner.

Les ressources considérables et variées de l'industrie belge ne sont ni généralement connues ni convenablement appréciées, leurs puissants moyens

d'action, leurs richesses en produits de tous genres n'ont jamais été mis suffisamment en lumière.

Et celui-là, selon nous, rendrait un grand service au pays, qui, en éclairant le commerce et l'industrie sur leurs forces et leurs ressources respectives, opérerait entre ces deux branches de la fortune publique un rapprochement désirable à tant de titres.

Pour y parvenir, il faudrait fouiller le passé de toutes nos grandes industries ; — étudier consciencieusement leurs moyens d'existence et les conditions de leur activité ; — rechercher si leur production répond, d'un côté, aux moyens d'action dont elles disposent, d'un autre côté, aux besoins auxquels elle devrait satisfaire ; — établir les services que le commerce doit rendre à chacune d'elles et déterminer le mode le plus pratique d'arriver à cette association intime, à cette alliance indissoluble des intérêts commerciaux et industriels qui fait la grandeur des autres pays maritimes.

Un semblable travail exécuté avec la seule résolution d'être utile au pays ne pourrait que produire du bien. Pénétré de cette vérité, nous nous efforcerons peut-être quelque jour de le faire.

TABLE DES MATIÈRES.

PAG.

INTRODUCTION. 1

CHAPITRE I. Commerce d'Anvers au XVIe siècle. — Le traité de Munster et ses suites. — Traité des Barrières. — Efforts de la Belgique pour affranchir l'Escaut non suivis d'effets. — Décret d'affranchissement sous la république française. — Régime du fleuve en 1814. — Blocus de l'Escaut en 1830. — Négociations devant la conférence de Londres, divers projets; art. 9 du traité des vingt-quatre articles. — Projet de loi portant remboursement du péage par la Belgique. — Présentation à la Chambre des Représentants; pétitions des chambres de commerce, rapport de la section centrale, divers amendements, discussion, vote. — Rapport au Sénat, amendement, vote. — Traité hollando-belge du 5 novembre 1842. — Conventions conclues à Anvers par une commission mixte; système adopté pour régler le péage; l'art. 1er et les quittances de perception combinés. — Droit remboursé par les agents belges sans l'intervention des capitaines étrangers. 11

CHAPITRE II. Mouvemement commercial à l'entrée et à la sortie des ports d'Anvers et de Gand. — Accroissement graduel du total du péage. — Le remboursement du péage par la Belgique ne constitue pas un droit en faveur des navires étrangers. — Convention, par procès-verbal, avec le Danemark. — Premier traité de commerce stipulant le remboursement de la taxe comme un droit. — Péage du Sund et des Belts, position prise par la Belgique. — Montant du capital payé pour le rachat de ce péage, répartition de ce capital; convention particulière avec la Belgique. — Droit de Stade, sa capitalisation, son rachat, position de la Belgique, sommes payées, convention

particulière. — Modifications successives apportées aux traités de commerce. — Première démarche à La Haye en vue du rachat du péage de l'Escaut, adoption en principe par les Pays-Bas, par l'Angleterre. — Progrès de la question. — Bases financières adoptées par la Grande-Bretagne et successivement par tous les pays. — Parts contributives de chaque État dans la capitalisation du péage de l'Escaut. — Traité du 12 mai 1863 conclu entre la Belgique et les Pays-Bas. — Présentation à la Chambre des Représentants de Belgique ; rapport de la section centrale, discussion, vote à l'unanimité. — Présentation au Sénat, rapport, discussion, vote à l'unanimité moins une voix. — Vote dans les deux Chambres d'une loi autorisant le Roi à faire des traités, réglant l'exécution avec toutes les Puissances. — Accueil réservé à la mesure par les chambres de commerce du pays. — Présentation du traité à la seconde Chambre des états généraux en Néerlande, débats dans les sections, rapport, réponse du Gouvernement, discussion, vote. — Présentation à la première Chambre, rapport, discussion, vote. — Considérations générales. 49

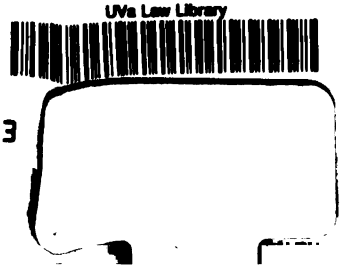
Chapitre III. Autres taxes frappant la navigation de l'Escaut. — Droit de tonnage, montant de la taxe, base de perception, total du revenu, mis en regard du péage dû à la Néerlande, suppression de ce droit comme corollaire du rachat du péage dû aux Pays-Bas. — Diminution du droit de pilotage, détails sur les dépenses et les recettes de ce service ; montant des diminutions totales des taxes perçues par l'État. — Réduction des taxes locales. — Comparaison des taxes pesant sur la navigation à Anvers et à Rotterdam. — Avantage pour Anvers. — Mesures ultérieures à prendre par la régence de cette ville. — Comparaison avec les frais existant au Havre, à Brême . 101

Chapitre IV. — La lutte entre Anvers et les ports concurrents est possible. — De grands efforts seront nécessaires pour la soutenir. — Renseignements statistiques sur le mouvement du commerce : général, spécial, avec les pays hors d'Europe. — Opinion des consuls de Belgique à l'étranger sur les avantages du commerce direct. — Inconvénients du commerce indirect. — Le commerce direct manque dans notre pays, preuves statistiques. — Mesures à prendre pour le développer. — Extension des études commerciales et industrielles. — Causes de la non-fréquentation de l'Institut du commerce à Anvers.

— Bourses d'étude à fonder et par qui. — Remise des diplômes. — Organisation du crédit commercial dans les pays lointains. — Création de sociétés industrielles et commerciales pour chaque branche de travail comme moyen d'étendre l'exportation. — Devoirs spéciaux du commerce anversois. — Profiter des grands événements qui se préparent. — Guerre d'Amérique ; efforts qui se font pour réorganiser le commerce du Sud ; réforme inévitable, moyens d'en faire profiter la Belgique ; avantages à en retirer. — Isthme de Suez ; détails sur sa construction. — Influence que ce canal exercera sur le mode de faire le commerce avec la Chine, les Indes, etc. ; moyens à mettre en œuvre pour en faire profiter le commerce belge. — Ressources de l'industrie belge en vue de ces relations 119

Chapitre V. — Mesures à prendre par le Gouvernement : elles se bornent, en principe, à une seule, le dégrèvement des transports, leur accroissement et leurs facilités, tant dans le pays qu'au dehors. — Souvenirs historiques : le transit vers l'Allemagne appartenait tour à tour à la Belgique et à la Hollande. — Création d'un chemin de fer direct entre Anvers et Dusseldorf. — Dégrèvement des tarifs des chemins de fer de l'État ; renseignements statistiques ; réformes à introduire, ses conséquences. — Simplification et diminution des péages sur les canaux et rivières. — Opinion de S. A. R. le Duc de Brabant sur les ressources à affecter au développement des transports. — L'opinion du Prince, notamment sur les lignes de navigation transatlantique. — Précédents qui prouvent les bienfaits de l'intervention du Gouvernement en ces matières. — Les premiers essais tentés n'ont pas été heureux ; causes de leur insuccès. — Ces épreuves non suivies d'effets ne sont pas des arguments contraires aux lignes de bateaux à vapeur. — Une ligne de steamers qui a supporté toutes les épreuves, ses progrès, sa réorganisation et sa consolidation. — Nécessité impérieuse pour la Belgique de prendre des mesures énergiques. — Ressources à y affecter. — Intervention pécuniaire dans les autres pays maritimes ; exemple à suivre en Belgique et résultats à obtenir 169

FIN.

BRUXELLES. — EM. DEVROYE, IMP. DU ROI.

UVa Law Library